BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK II. | GDYNIA, dnia 12 czerwca 1933 | NR. 16

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

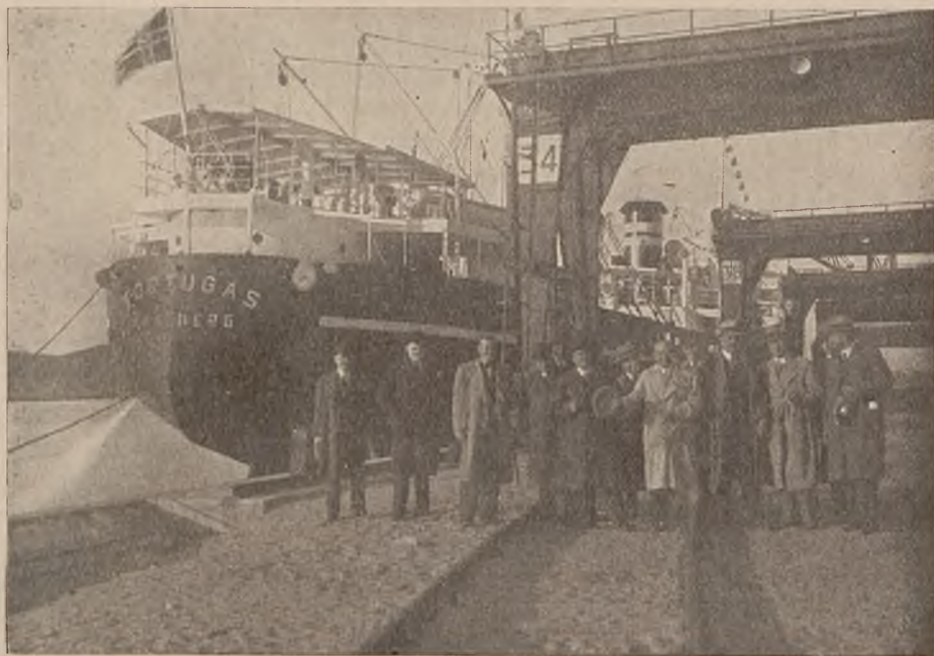


Foto Eilte

Wycieczka przemysłowców czechosłowackich w Gdyni.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

STAN OBECNY OBROTÓW TOWAROWYCH PORTU GDYŃSKIEGO

Świeżo sporządzona statystyka obrotów towarowych portu gdyńskiego z m. maja br. pozwala zorjentować się w całokształcie pracy przeładunkowej naszego portu w ciągu pierwszych pięciu miesięcy br.

Obroty zamorskie Gdyni, łącznie z uzupełniającemi je obrotami, powstałemi z ruchu przybrzeżnego oraz z wnętrzem kraju drogą wodną, wyniosły we wspomnianym okresie czasu 2.181.868 ton, podczas gdy w analogicznym okresie roku 1932 obroty te wyraziły się sumą 1.806.098 ton. Oznacza to wzrost dotychczasowych obrotów roku bieżącego o 20,8% w porównaniu z takim samym okresem r. ub.

Jest rzeczą ciekawą zobaczyć, jak wygląda obecne stadjum rozwoju portu gdyńskiego w perspektywie obrotów za okresy ubiegłe, pod względem zróżniczkowania kierunków przywozu i wywozu, oraz z punktu widzenia klasyfikacji towarów, będących przedmiotem przeładunków.

Fluktuacja obrotów portowych najcharakterystyczniej występuje na jaw na tle wyników osiągniętych w poszczególnych miesiącach ostatnich lat, w których obroty portu gdyńskiego wykazały pewną stabilizację na poziomie powyżej 5 miljonów ton w stosunku rocznym, t. zn. w latach:

	1931	1932	1933
		w tysiącach ton	
Styczeń	323	380	414
Luty	291	301	406
Marzec	367	320	442
Kwiecień	401	379	431
Maj	491	426	490
Czerwiec	447	401	
Lipiec	507	483	
Sierpień	483	459	
Wrzesień	489	479	
Październik	549	542	
Listopad	519	534	
Grudzień	468	540	

Uwzględniając ilość dni pracy w poszczególnych miesiącach, widzimy z powyższego zestawienia, że tempo obrotów portowych Gdyni w r. b. nietylko nie słabnie, ale się wzmaga z miesiąca na miesiąc. Z tegoż zestawienia wynika ponadto, że wzrost obrotów portu gdyńskiego przypada zwykle na drugą połowę roku. To też dotychczasowy zgórą 20%-owy wzrost obrotów wróży Gdyni zdobycie nowego rekordu w wyniku pracy za cały rok bieżący.

Jeżeli chodzi o poszczególne składniki obrotu ogólnego w r. b., (wyrażone w tonach), to najważniejsze z nich przedstawiają się następująco:

	Obrót zamorski Przywóz	Obrót zamorski Wywóz	Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem	Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną	Obrót ogólny
Styczeń 1933 r.	45.610	368.383	22	—	414.016
Luty 1933 r.	47.166	357.924	420	—	405.510
Marzec 1933 r.	60.389	379.986	580	549	441.504
Kwiecień 1933 r.	69.606	340.443	1.087	20.183	431.319
Maj 1933 r.	65.220	416.654	1.410	6.236	489.519
Styczeń—maj 1933 r.	287.991	1.863.390	3.519	26.968	2.181.868
Styczeń—maj 1932 r.	94.547	1.697.255	1.201	13.095	1.806.098

Podana tabela wskazuje, że źródeł wzrostu obrotów towarowych w r. b. należy szukać przedewszystkiem w imporcie zamorskim, jakkolwiek i inne składniki, choć w stosunkowo mniejszym stopniu, przyczyniły się do tego wzrostu.

Trzykrotne zwiększenie przywozu zamorskiego zostało osiągnięte dzięki wzmożonemu importowi szeregu artykułów, jak:

	1933 styczeń—maj	1932 styczeń—maj
Złom	102.224	8.373
Ryż surowy	30.533	51
Bawełna	23.616	2.354
Nasiona oleiste	17.277	789
Fosforyty	14.454	—
Żużle Thomasa	13.925	1.000
Piryty	12.971	—
Owoce południowe świeże	11.988	936
Śledzie	5.728	109
Wełna	5.256	421
Kawa	5.174	267
Skóry	4.578	357
Juta	4.206	0,5
Celuloza	3.836	120
Garbniki	3.800	16
Tytoń	3.062	222
Papier	2.862	431
Kakao	2.703	242
Tłuszcze zwierzęce surowe	2.401	—
Owoce południowe suszone	2.361	388
Kauczuk	1.876	6
Miedź	1.776	15
Ruda żelazna	1.718	—
Orzechy i migdały	811	—
Herbata	485	57

Wzrost importu całego szeregu z pośród wymienionych artykułów w wielkiej mierze zawdzięcza Gdynia wprowadzeniu morskich ceł preferencyjnych z początkiem r. 1932. Stosowanie tych ceł dało dopiero w roku bieżącym zadawalające rezultaty. Jest to zjawisko, dające się łatwo wytłumaczyć koniecznością przystosowania się tych artykułów do nowego szlaku importowego w ciągu pewnego czasu.

Jakkolwiek istnienie ceł preferencyjnch ułatwia wyjaśnienie wzrostu przywozu, to jednak nie stanowi wyłącznej przyczyny tego zjawiska.

Wysokość importu np. złomu wskazuje na wzrost zapotrzebowania tego surowca ze strony hutnictwa polskiego, w związku z wyczer-

paniem się dotychczasowych zapasów i w pewnej mierze pomyślniejszą sytuacją w przemyśle hutniczym.

Analogiczne objawy znalazły swoje odbicie we wzroście importu ryżu surowego, nasion oleistych i tomasyny.

Wzrost importu innych towarów zawdzięcza Gdynia ulepszeniom technicznym, wprowadzonym w porcie gdyńskim (ruda żelazna, fosforyty, piryty, owoce suszone). Twierdzenie, że Gdynia coraz bardziej zyskuje na znaczeniu, jako port międzynarodowy, znajduje swój dowód również i we wzroście tranzytu takich artykułów, jak papier i celuloza.

Eksport przez port gdyński, który wzrósł w omawianym okresie o blisko 10%, objął następujące najważniejsze artykuły wywozowe:

	1933 styczeń—maj	1932 styczeń—maj
Węgiel kamienny	1.577.824	1.484.625
Deski i łaty	81.994	85
Węgiel bunkrowy	65.636	57.768
Cukier	47.683	44.436
Bekony	18.151	22.687
Szyny kolejowe	12.573	6.101
Koks	10.078	4.260
Nawozy azotowe	6.926	19.033
Makuchy	5.765	486
Bale i słupy telegraficzne	5.350	1.568
Cynk	4.761	5.266
Papier	3.339	3.430
Jaja	3.189	623
Sól potasowa	2.500	4.403
Wędliny	1.765	3.872
Materjały pędne	1.700	—
Mąka ryżowa	1.571	2.648
Saletra	1.070	—
Klepki	695	384
Ziemniaki	455	5.463
Sól	400	2.973
Ryż wyłuszczony	172	3.184
Melasa	12	7.400
Żyto	—	1.628

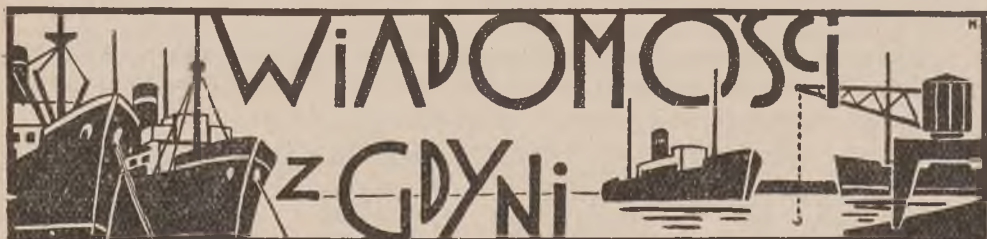
Na zmianę wysokości wywozu poszczególnych artykułów wpłynęły różnorodne przyczyny, które jednak dadzą się uogólnić w stwierdzeniu dalszego trwania przesilenia gospodarczego na rynkach zbytu oraz zaostrzania związanych z niem przeróżnych utrudnień przywozowych, stosowanych przez wszystkie kraje odbiorcze. Stopień odporności danej gałęzi eksportowej, wzmacnianej niejednokrotnie przez państwo (polityka kompensacyjna), znalazł swoje odbicie również i w cyfrach wywozu przez Gdynię.

Najważniejszy artykuł eksportowy — węgiel, doznał w r. b. dalszego wzrostu we wszystkich swoich trzech pozycjach: węgiel kamienny eksportowy i bunkrowy oraz koks.

Drzewo nareszcie zdobyło drugie miejsce w wywozie, należne mu z tytułu stanowiska, zajmowanego w bilansie handlowym Polski.

Dział produktów żywnościowych, za wyjątkiem cukru i jaj, doznał niekorzystnego zwrotu, gdyż wykazuje dość znaczną zniżkę wywozu.

Reszta artykułów wskazuje również na coraz cięższe warunki, z jakiemi musi walczyć nasz eksport. Jednakże znajdujemy w powyższem zestawieniu również i pomyślne objawy, jak np. eksport saletry, czyli tego samego artykułu, który po raz ostatni figurował we wrześniu r. ub. w statystyce importu gdyńskiego. Jest to niejako kontrofenzywa! (A. L. S.)



PRACE NAD ROZBUDOWĄ PORTU W MAJU.

W miesiącu maju 1933 r. wykonano w zakresie robót morskich 270 m. b. skrzyń żelbetowych dla nadbrzeży głęb. 10 m i 15 m. b. dla nadbrzeży głęb. 9 m. Przy basenie Ministra Kwiatkowskiego ustawiono 238 m. b. skrzyń kesenowych.

Roboty czerpalne wykonywano w basenie Ministra Kwiatkowskiego oraz w III basenie wewnętrznym. Wybagrowano ogółem 262.521,02 m³ gruntu.

Roboty drogowe wykonywano na ul. Mostowej, ul. Portowej i na Placu pod Dębem, gdzie przeprowadzano roboty ziemne, brukarskie oraz kanalizacyjne. Zabrukowano również dojazd do magazynu „Żeglugi Polskiej" i plac między Chłodnią a magazynem Nr. 3. Na ulicy Indyjskiej ułożono kanał deszczowy.

Przy wiadukcie nr. 4 usunięto szalowania i rusztowania oraz wykonano próbne obciążenia.

Przy magazynie tranzytowym zakończono zdejmowanie deskowań i dowóz ziemi na podsypkę pod podłogę. Wykonano również roboty murarskie oraz przystąpiono do zakładania okien. Przy Hali Pasażerskiej wykonano fundamenty i pomieszczenia piwniczne dla kotłowni. Przy Hali śledziowej przystąpiono do robót ziemnych.

Z robót prywatnych wykonano w stanie surowym halę okrętową Stoczni Gdyńskiej oraz firma „Cukroport" przystąpiła do robót wstępnych przy budowie magazynu na nadbrzeżu Stanów Zjednoczonych.

OBROTY PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU BR.

Zamorski obrót towarowy portu gdyńskiego wzmaga się w roku bieżącym z każdym miesiącem. W maju tego roku osiągnął on cyfrę 481.874 t, co w porównaniu do miesiąca zeszłego stanowi zwyżkę o 71.825 t. Niezależnie od stałego zróżniczkowania się towarów w obro-

cie. w miesiącu maju dało się zaobserwować znaczne zwiększenie się towarów masowych.

Z ogólnego obrotu towarów w miesiącu sprawozdawczym 65.220 t stanowi przywóz i 416.654 t wywóz (analogiczne pozycje w miesiącu kwietniu wynosiły odpowiednio: 69.606 t i 340.443 t).

Analizując przywóz, należy podkreślić, że dominującą w nim rolę odgrywa złom żelazny — 31.754 t (25.259 t). Pozycje innych towarów kształtują się w sposób następujący: ryż surowy — 8.177 t (14.024 t); owoce świeże — 2.033 t (3.171 t); fosforyty — 1.520 t (4.957 t); nasiona i surowce oleiste — 2.086 t) 3.565 t) i wełna — 1.018 t (1.290 t) wykazały spadek; natomiast skóry — 1.118 t (1.044 t); miedź — 1.071 t (122 t); bawełna — 6.173 t (3.775 t) — znaczną zwyżkę. Brak pozycji żużli Thomasa zrównoważył się z pozycją pirytów — 3.485 t. Pozostałe towary utrzymały się w normach miesiąca poprzedniego.

Wywóz cechuje w pierwszym rzędzie znaczne zwiększenie się towarów masowych jak węgiel — 325.002 t (287.761 t); cukier — 25.562 t (3.528 t) i drzewo: deski i łaty — 31.666 t (16.645 t), a wreszcie utrzymanie się w normach miesiąca poprzedniego względnie nieznaczna zwyżka towarów wysokowartościowych, jak bekony — 3.007 t (3.257 t) jaja — 1.629 t (709 t), biel cynkowa — 192 t (57 t), szyny kolejowe — 5.116 t (5.045 t), cynk — 1.236 t (951 t) itp. Poraz pierwszy w roku bieżącym pojawiła się w wywozie soda — 509 t.

Szczegółowiej zamorskie obroty towarowe ilustruje następujące zestawienie:

PRZYWÓZ

	w tonach
ryż surowy	8.177
owoce świeże	2.033
owoce suszone	256
orzechy i migdały	3
korzenie	38
kawa, kakao, herbata	759
tytoń	150
napoje alkohol.	48
śledzie	50
fosforyty	1.520
tłuszcze zwierz. i surowe	577
skóry	1.118
nasiona oleiste różne	2.086
oleje i smary	208
żywica	104
kauczuk	287
wyroby gumowe	37
tłuszcze i oleje roślin.	58
garbniki	481
piryty	3.485
złom żelazny	31.754
miedź	1.071
metale różne	101

WYWÓZ

	w tonach
ryż wyłuszczony	100
mąka ryżowa	455
cukier	25.562
napoje alkohol.	68
sól	388
bekony	3.007
wędliny	296
ptactwo bite (drób)	45
jaja	1.629
makuchy	999
skóry	145
deski i łaty	31.666
bale i słupy	26
klepki	119
dykty	140
meble gięte	94
wyroby koszykarskie	32
węgiel eksportowy	325.002
węgiel bunkrowy	14.476
koks	3.410
wyroby gumowe	44
nawozy azotowe	6
soda	509

PRZYWÓZ	w tonach	WYWÓZ	w tonach
wyroby stal. i żelazne	212	karbid	48
szmaty	215	biel cynkowa	192
celuloza	224	szyny kolejowe	5.116
papa, tektura, papier	862	cynk	1.236
bawełna	6.173	blacha cynk.	40
juta	806	wyroby stal. i żel.	224
len, konopie, sisal	108	celuloza	236
wełna	1.018	papa, tektura, papier	634
różne	1.201	mater. i wyr. włók.	265
		różne	445
Razem	65.220	Razem	416.654

Równocześnie ze wzmożeniem się obrotu towarowego w maju rb. wzmógł się również ruch statków tak pod względem ilości jakoteż tonażu. Zawinęło do portu 373 statki o pojemności 262.957 t. r. n. wobec 324 statków o tonażu 240.350 t. r. n. w miesiącu poprzednim i 322 statków o tonażu 239.937 w maju roku ubiegłego. Wyszło natomiast 375 statków o pojemności 268.071 t. r. n. wobec 312 statków o tonażu 241.843 t. r. n. w miesiącu ubiegłym i 319 o pojemności 231.843 t. r. n. w maju roku poprzedniego.

Poniższe zestawienie ilustruje szczegółowo wspomniany ruch w miesiącu maju rb.

	Na wejściu		Na wyjściu	
	statków	t. r. n.	statków	t. r. n
Polska	39	44.270	35	37.936
W. M. Gdańsk	14	1.179	13	624
Anglja	9	13.523	8	15.923
Danja	61	37.088	62	39.174
Czechosłowacja	3	663	4	766
Estonja	7	3.041	6	3.181
Finlandja	11	8.875	12	9.653
Grecja	2	4.279	1	2.021
Holandja	14	6.714	14	7.015
Łotwa	13	11.054	13	11.054
Niemcy	80	45.293	81	44.100
Norwegja	16	13.056	21	19.678
Panama	—	—	1	2.339
St. Zjedn. Am. P.	4	12.881	4	12.881
Szwecja	98	58.968	99	59.653
Włochy	1	2.073	1	2.073
Razem:	372	262.957	375	268.071

Kolejność bander w maju roku bieżącego ukształtowała się następująco: pierwsze miejsce zajęła Szwecja, drugie natomiast Niemcy, (co należałoby wytłumaczyć unieruchomieniem kilku statków polskich przez „Żeglugę Polską"), trzecie — Polska, czwarte — Danja, piąte — Norwegja, szóste — Anglja i t. d.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju wyniósł 710.9 t. r. n., średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 48 i wreszcie średni postój statku wyniósł — 63,4 godzin.

Ruch pasażerski zamorski utrzymał się w normach miesiąca poprzedniego. Przyjechało do Gdyni 713 osób w tem 26 z Anglji, 12 z Danji, 14 z Finlandji, 22 z Holandji, 1 z Niemiec, 4 z Norwegji, 626 ze Stanów Zjednoczonych A. P. i 8 ze Szwecji. Wyjechało z Gdyni ogółem 348 osób, w tem do Anglji 131 osób, do Stanów Zjednoczonych A. P. 204 osoby i do Szwecji 9 osób.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

W miesiącu maju br. statki polskiej floty handlowej przewiozły ogółem 68.726,5 ton towarów (bez importu z Anglji) z czego 57.889,5 ton w eksporcie z Polski, 4.468 ton w imporcie do Polski i 6.369 ton w przewozie między portami zagranicznemi. W porównaniu z poprzednim miesiącem przewozy utrzymały się naogół na tym samym poziomie. Wzrost uwydatnił się w przewozach eksportowych i między portami zagranicznemi, spadek w przewozach importowych.

Z poszczególnych przedsiębiorstw „Żegluga Polska" przewiozła ogółem w maju b. r. 20.258 ton, „Polskarob" 42.886,5 ton, „Polbryt" 5.582 ton (bez importu z Anglji)

„ŻEGLUGA POLSKA" S. A. Trampy „Żeglugi Polskiej" przewiozły w maju br. ogółem 8.974 ton, z czego 6.589 ton w eksporcie z Polski, 1.003 ton w imporcie do Polski oraz 1.382 ton między portami zagranicznemi. W porównaniu z porzedniemi miesiącami nastąpił znaczny spadek przewozów w żegludze nieregularnej.

W wywozie z portów polskich przewożono szyny, drzewo i zboże, w imporcie złom żeliwny, między portami zagranicznemi ładunki stanowiła wyłącznie drobnica.

Ogółem odbyto 5 podróży (10 w kwietniu), zawijając do portów: Antwerpja, Dordrecht, Amsterdam, Alexandrja, Wenecja i Triest.

Na linjach regularnych „Żeglugi Polskiej" przewieziono w maju br. ogółem 11.284 ton, z czego 5 868 ton w wywozie z Polski, 3.465 ton w przywozie do Polski i 1.951 ton między portami zagranicznemi. Ładunki stanowiły: drzewo, złom, zboże i drobnica. Ogółem odbyto 8 podróży, zawijając do portów: Gdynia, Gdańsk, Tallinn, Helsingfors, Rotterdam, Antwerpja.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE S. A. Statki „Polbrytu" przewiozły w maju br. 5.582 ton towarów w eksporcie z Polski do Anglji, przyczem w Gdyni załadowano 3.861 ton, w Gdańsku 1.721 ton. W porównaniu z poprzednim miesiącem nastąpił pewien nieznaczny wzrost przewozów. Z poszczególnych towarów wywiezionych do Anglji, większe ilości przypadają na: bekony i szynki, jaja, cynk, drzewo, parafinę i celulozę.

W kwietniu br. przewieziono w imporcie z Anglji do Polski ogółem 1.780 ton, z czego 832 ton przez Gdynię i 948 ton przez Gdańsk.

„POLSKAROB" POLSKO-SKANDYNAWSKIE TOW. TRANSPORTOWE S. S. — W miesiącu maju br. statki „Polskarob" przewiozły ogółem 42.88,5 ton, z czego 30.850,5 t węgla w eksporcie z Polski i 3.036 ton w przewozie między portami zagranicznemi. Węgla wywieziono: do Szwecji 22.387 ton, do Norwegji 11.612 ton, do Danii 3.036 ton, do Belgji 3.094 ton i do Holandji 2.757 ton.

Ogółem odbyto w miesiącu sprawozdawczym 13 podróży, zawijając do portów: Limkamse, Drammen, Malmoe, Stockholm, Trelleborg, Karlskrona, Göteborg, Slemmestad, Rotterdam, Kristiansand, Dunston/Tyne, Kopenhaga, Oslo, Gandawa.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA M-C MAJ 1933 R.

We frachtowaniu drzewa w maju zaznaczyło się dość znaczne ożywienie. Poziom stawek frachtowych wzrósł, co należy przypisać w pierwszej linji uwolnieniu od lodów portów fińskich jak i szwedzkich, skąd też rozpoczął się eksport drewna. Dość znaczne zapotrzebowanie tonażu pod te ładunki wywołało, wziąwszy pod uwagę dużą ilość tonażu unieruchomionego, pewną trudność pokrycia całego zapotrzebowania na statki.

W okresie sprawozdawczym zawarto następujące kontrakty.

Anglja:

630 std. Gdynia/Londyn	po stawce sh. 28/6	za std. „Balt. net."
1000 std. Gdynia/Hull	po stawce sh. 29/—	za std. „Balt. net"
133 std. Gdynia/Sunderland	po stawce sh. 34/—	za std. „Balt. gross"
630 std. Gdynia/Londyn	po stawce sh. 26/—	za std. „Balt. gross"
450 std. Gdynia/Hull	po stawce sh. 32/6	za std. „Balt. gross"

Holandja:

Do Holandji wyekspedjowano poza zwykłemi statkami linjowemi cały szereg statków żaglowo-motorowych, głównie do Rotterdamu i Amsterdamu. Za ładunki bali płacono Hfl. 12,75 za std., za D B B Hfl. 13,— za std.

Belgja:

Również do Belgji odpłynęły statki linjowe z pełnemi ładunkami i zafrachtowano pozatem szereg statków trampowych, przyczem osiągano sh. 20/— w złocie za std. D B B do Antwerpji i 25/— w złocie za std. D B B do Brukseli.

Francja:

Dość znaczne ożywienie zaznaczyło się również w eksporcie drzewa do Francji. Należy wspomnieć o zafrachtowaniu kilku statków do portów atlantyckiego wybrzeża Francji po stawce sh. 30/— do 32/— w złocie za std. w zależności od wielkości ładunku. Nadmieniamy, że chodziło tu o mniejsze portje, nie przekraczające stukilkudziesięciu std.

Danja:

Do Danji poszukiwano przeważnie statki o wielkości 100—150 ton. przyczem płacono za ładunki przeznaczone do Aarhus RM 3,— za tonę, do Aalborg RM 3,20 i do Linfjord RM 3,50 za tonę.

Frachtowanie węgla:

W porównaniu do poprzedniego miesiąca zaznaczyło się w maju w eksporcie węgla pewne polepszenie, przyczem eksport skierowany był głównie do Norwegji, Irlandji i Francji.

W okresie sprawozdawczym zawarto następujące kontrakty:

Francja:

1650 ton Rochefort	frs. 32,—
2000 ton Rouen	frs. 25,25
1850 ton Rouen	frs. 28,50
1700 ton Rouen	frs. 28/—
2200 ton Dieppe	sh. 5/6
1600 ton Rouen	frs. 26.50
2500 ton Nantes	frs. 27,—
2600 ton Rouen	frs. 23,75
2500 ton Bordeaux	frs. 29/—
3400 ton Rouen	sh. 5/3
300 ton Nantes	frs. 35,—
2500 ton Rouen	frs. 25.—

	2800 ton Bordeaux	frs. 27,50
	2800 ton Dieppe	frs. 23,—
	2000 ton Rouen	frs. 26,—
Irlandja:		
	4200 ton Dublin	sh. 4/6
	3600 ton Dublin	sh. 4/7½
	4200 ton Dublin	sh. 4/6
	4000 ton Dublin	sh. 4/6
	3200 ton Dublin	sh. 4/9
	3200 ton Dublin & Cork	sh. 5/9
	2200 ton Dublin	sh. 5/6
	18/2200 ton Dublin	sh. 5/3
	16/1700 ton Limerik	sh. 6/1½
	1700 ton Fenit Pier	sh. 7/—
	1600 ton Limerik & Foyness	sh. 7/—
	1200 ton Foyness	sh. 7/6
	7/800 ton Kilrush	sh. 8/6
	550 ton Wicklow 12'6"	sh. 11/—
	550 ton Wicklow	sh. 11/—
	650 ton Clair Castle	sh. 8/6
	2600 ton Dublin	sh. 5/—
	800 ton Kilrush	sh. 8/4½
	1200 ton Foyness	sh. 7/9
Danja:		
	3000 ton G. — D. P.	sh. 4/—
	2000 ton Nakskov	sh. 4/6
	2000 ton G. — D. P.	sh. 4/3
	10/1200 ton Korsoer	sh. 4/9
	950 ton Holbaek	sh. 5/—
	8/900 ton Linfjord	sh. 5/6
Norwegja:		
	25/3500 ton Greaker	sh. 5/—
	25/3200 ton Drammen	sh. 4/9
	25/2900 ton Sarpsborg	sh. 5/1½
	12/1400 ton Moss	sh. 5/9
	1/1200 ton East Norway	sh. 5/9
	5/700 ton Svelvik	sh. 7/3
Finlandja:		
	1800 ton Pargas	sh. 4/—
	1500 ton Wasa	sh. 4/—
	4000 ton Helsingfors	sh. 3/6
	1500 ton Wiborg	sh. 3/9
	1500 ton Kotka	sh. 4/—
Szwecja:		
	2/3000 ton Wallvik	sh. 4/4½
	2500 ton Gefle	sh. 3/9
	2500 ton max. Sundsvall	sh. 3/9
	20/2500 ton Wallvik	sh. 4/9
	2000 ton Kramfors	sh. 4/6

2000	ton Stockholm	sh.	4/6
18/2000	ton Nordmalling	sh.	5/—
18/2000	ton Nordmalling	sh.	5/—
1300	ton Hernösands	Kr.	4,30
1300	ton Hernösands	Kr.	4/9

SYTUACJA GOSPODARCZA W GDYNI, W MAJU BR.

W okresie sprawozdawczym, sytuacja gospodarcza w Gdyni nie wykazała większych zmian w stosunku do poprzedniego miesiąca.

Spodziewane ożywienie ruchu budowlanego na wiosnę, od którego zależny jest w znacznej mierze ogólny stan rynku gdyńskiego, zawiodło w roku bieżącym, co odbiło się silnie na tutejszych stosunkach finansowych oraz na rynku pracy.

W instytucjach bankowych notowano dalszy odpływ wkładów co przypisać należy dużemu zapotrzebowaniu gotówki w okresie wiosennym.

W miesiącu maju br. zaprotestowano w Gdyni 341 sztuk weksli na sumę zł 223.712,22. W stosunku do poprzedniego miesiąca nastąpiło zmniejszenie protestów ilościowo o 83 sztuk, sumarycznie o zł 904.82.

Walut i dewiz skupiono w maju, w 3 miejscowych instytucjach bankowych, na łączną sumę zł 4.100 tys.

W Komunalnych Kasach Oszczędności powiatu morskiego notowano poprawę sytuacji, objawiającą się w zmniejszonych protestach wekslowych i w przypływie drobnych oszczędności.

Zapotrzebowanie kredytów, szczególnie ze strony rolników oraz przedsiębiorstw słabych lub znajdujących się w trudnościach finansowych, było w dalszym ciągu znaczne. Wypłacalność kredytobiorców uległa pewnej poprawie, co przypisać należy w dość znacznej mierze stosowanym prolongatom.

W przemyśle zauważyć się dała pewna poprawa, za wyjątkiem przemysłu budowlanego, w którym panował nadal zastój. Komitet Rozbudowy uzyskał przez B. G. K. zł 200.000 na budowę domów mieszkalnych w Gdyni.

Przemysł drzewny, ograniczył produkcję z powodu zmniejszenia wyrębów w lasach państwowych.

Ożywienie produkcji nastąpiło w okolicznych fabrykach krzeseł na skutek większych zamówień krajowych i eksportowych. Wzrost tych ostatnich przypisać należy zaliczeniu mebli do towarów korzystających z obrotu kompensacyjnego, co ułatwiło konkurencję naszych wyrobów z fabrykatami niemieckiemi.

W zakładach przemysłowych w porcie produkcja utrzymywała się na normalnym poziomie, bez ważniejszych zmian.

W rolnictwie stan zasiewów naogół średni. Ceny za nabiał i inwentarz żywy wykazywały tendencję zniżkową, co po części przypisać należy trudnościom przy wwozie tych artykułów na obszar W. M. Gdańska.

W miesiącu maju b. r. złowiono ogółem ryb morskich 184.740 kg o wartości zł 101.237.

W handlu nastąpiło w okresie sprawozdawczym pewne ożywienie, przeważnie w branży konfekcyjnej i włókienniczej. Obroty w branży żelazno-metalurgicznej wzrosły o 25% w porównaniu do kwietnia. Ceny produktów kolonjalnych, kawy, herbaty i śledzi zniżkowały w związku ze spadkiem dolara.

Rejestr Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy w Gdyni wykazywał na dzień 31 maja br. 3.334 bezrobotnych w okręgu gdyńskim, wobec 4.002 bezrobotnych w dniu 30 kwietnia br.

WZMOŻONY WYWÓZ JAJ PRZEZ GDYNIĘ.

W ostatnich czasach dało się zauważyć poważne zwiększenie się wywozu jaj przez Gdynię. Chłodnia portowa codziennie przyjmuje do swych komór po kilkanaście wagonów. — Obecnie znajduje się w chłodni około 5 miljonów sztuk jaj. Transporty nadchodzą z kraju i z Rumunji z przeznaczeniem do Anglji.

Na szczególne podkreślenie zasługuje pośrednictwo Gdyni w przywozie jaj rumuńskich do Anglji, który dotychczas szedł tranzytem przez Niemcy. Obecnie pod względem urządzeń technicznych i sprawności ekspedycyjnej przy transportach jaj, Gdynia nie ustępuje Hamburgowi i według przewidywań fachowców port nasz w najbliższych latach stanie się centralnym punktem tranzytowym dla eksportu jaj z całej Europy Wschodniej.

NOWA LINJA OKRĘTOWA.

Niedawno skierowaną została na Gdynię nowa linja okrętowa, która łączy port nasz z portami Leith i Grangenmouth w Szkocji. Statki (Helder, Minorca, Majorca, Hague) kursują na powyższej linji raz na tydzień. Nowa linja powstała w związku z ożywionym eksportem jaj do Anglji.

Omawiana linja uruchomiona została przez angielskie tow. okrętowe „Currie" reprezentowane w Gdyni przez agencję okrętową F. G. Reinhold.

O AUTOMATY TELEFONICZNE W PORCIE.

W porcie gdyńskim daje się odczuć brak publicznych automatów telefonicznych przy nadbrzeżach, co stanowi dużą niewygodę dla pracujących w porcie.

Osoby, nie posiadające tam swoich biur, są pozbawione możliwości komunikacji telefonicznej, gdyż nie zawsze można korzystać z prywatnych aparatów i dla przeprowadzenia rozmowy telefonicznej trzeba jechać aż do miasta. W interesie poczty leży, aby jaknajprędzej urządzić kilka rozmównic publicznych przy nadbrzeżach dla usprawnienia pracy na terenie portu.

ZEBRANIE TYMCZASOWEJ RADY PORTU.

Dnia 7 bm. odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego zebranie Tymczasowej Rady Portu pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowskiego. Na porządku dziennym znajdowały się sprawy celne, inwestycyj rzeczowych i inwestycyj organizacyjnych.

DELEGACJA RADY MUNICYPALNEJ M. PARYŻA W GDYNI.

Dn. 4. bm. wiecz. przyjechała do Gdyni delegacja Rady Municypalnej m. Paryża, w skład której wchodzili: prezes Rady p. de Fontenay z małżonką, wiceprezes Rady p. Levee, członek Rady p. Boulard oraz sekretarz Rady p. Loliée. Gości powitali na dworcu przedstawiciele miejscowych władz z p. Komisarzem Rządu na czele. Dnia 5-go bm. przed południem goście zwiedzili miasto i niektóre zakłady użyteczności publicznej oraz port.

Po powrocie do przystani „Żeglugi Polskiej" goście paryscy oraz osoby im towarzyszące zostali zaproszeni przez p. Komisarza Rządu na przejażdżkę statkiem „Gdańsk" na Hel. W czasie przejażdżki zaproszeni podejmowani byli śniadaniem na statku. Po powrocie do Gdyni oraz krótkim wypoczynku goście odjechali samochodami o godzinie 17-tej do Gdańska celem zwiedzenia miasta, a stamtąd udali się wieczorem w dalszą podróż do Warszawy.

WYCIECZKA ZJAZDU SŁOWIAŃSKICH INŻYNIERÓW MELJORANTÓW.

Dnia 6 bm. po południu przybyła do Gdyni wycieczka zjazdu słowiańskich inżynierów meljorantów, celem zwiedzenia miasta i portu.

Otwarcie Zjazdu oraz obrady rozpoczęły się dnia 3 bm. w Toruniu następnie uczestnicy Zjazdu wraz z przedstawicielami Pomorskiej Izby Rolniczej zwiedzili szereg majątków i gospodarstw osadniczych na Pomorzu, a w końcu zwiedzili wybrzeże, Hel i Gdynię.

WYCIECZKA KOŁA ZWIĄZKU POLSKICH INŻYNIERÓW KOLEJOWYCH Z KATOWIC.

Dnia 6 bm. rano przyjechała do Gdyni wycieczka Koła Związku Polskich Inżynierów Kolejowych z Katowic w liczbie 45 osób. Wycieczka zwiedziła szczegółowo port gdyński oraz wszystkie jego urządzenia techniczne, a odpowiednich wyjaśnień udzielał p. inż. Ziabicki z Urzędu Morskiego oraz p. inż. Tułecki naczelnik parowozowni w Gdyni.

PRZEDSTAWICIELE KOLEI RUMUŃSKICH W GDYNI.

Dnia 10 bm. przyjechali do Gdyni przedstawiciele kolei rumuńskich celem zwiedzenia portu. W skład delegacji wchodzili pp. Eein — dyrektor handlowy kolei rumuńskich, Vanghelescu — naczelnik wydziału gen. Dyrekcji, Anghelescu — referent spraw taryfowych, Kozakiewicz — referent spraw taryfowych.

Delegacji towarzyszył przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji radca Michalik oraz przedstawiciel Dyrekcji Okręgowej Kolei w Gdańsku radca Brzozowski.

Goście złożyli wizytę dyrektorowi Urzędu Morskiego, następnie zwiedzili szczegółowo port i jego urządzenia.

W końcu Zarząd Izby Polsko-Rumuńskiej w Gdyni podejmował delegację śniadaniem.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI.

s/s Iberia	oczekiw. dnia 10 bm.	z ładunkiem owoców południowych z Sycylji
s/s Borholm	oczekiw. dnia 10 bm.	z ładunkiem drobnicy, poczty i pasażerami z Kalmar
m/s Toledo	oczekiw. dnia 11 bm.	z ładunkiem bawełny z Portów Golfu
s/s Navigator	oczekiw. dnia 11 bm.	z ładunkiem drobnicy z Ameryki Połudn.
s/s Frisland	oczekiw. dnia 11 bm.	po ładunek węgla ze Szwecji

s/s Gundberg Segrell	oczekiw. dnia 11 bm.	po ładunek węgla ze Szwecji
s/s Iwan	oczekiw. dnia 12 bm.	z ładunkiem drobnicy ze Szwecji
s/s Rolf	oczekiw. dnia 12 bm.	po ładunek węgla ze Szwecji
s/s Sylvia	oczekiw. dnia 14 bm.	po ładunek węgla ze Szwecji
s/s Melilla	oczekiw. dnia 15 bm.	z ładunkiem fosfatów z Casablanca
m/s Vikingland	oczekiw. dnia 16 bm.	z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu
s/s Ursa	oczekiw. dnia 17 bm.	z ładunkiem drobnicy z Bergen, Drammen i innych portów Wsch. Norweskich
s/s Borholm	oczekiw. dnia 17 bm.	z ładunkiem poczty, drobnicy i pasażerami ze Szwecji
s/s Normanville	oczekiw. dnia 17 bm.	po ładunek węgla z Francji
s/s Kjell	oczekiw. dnia 17 bm.	po ładunek węgla ze Szwecji
s/s Trolla	oczekiw. dnia 17 bm.	z ładunkiem rudy cynkowej z Mo i Ranen
m/s Gotland	oczekiw. dnia 18 bm.	z ładunkiem bawełny z Egiptu
m/s Hammaren	oczekiw. dnia 18 bm.	z ładunkiem wełny, siemia palmowego, orzechów i kakao z Afryki Poł.
m/s Hemland	oczekiw. dnia 19 bm	z ładunkiem drobnicy z Portów Bliskiego Wschodu
m/s Tampa	oczekiw. dnia 21 bm.	z ładunkiem bawełny z Portów Golfu
m/s Mansuria	oczekiw. dnia 23 bm.	z ładunkiem owoców południowych z Portów Gulfu
m/s Stureholm	oczek. dnia 19 lipca	z ładunkiem bawełny z Portów Golfu

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports — Danzig Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Cieszyn	13. 6.	17. 6.	21. 6.	—	21. 6.
Poseidon	20. 6.	24. 6.	28. 6.	30. 6.	1. 7.
Śląsk	27. 6.	1. 7.	5. 7.	7. 7.	8. 7.
Poseidon	4. 7.	8. 7.	12. 7.	—	15. 7.

Do Tallinna — Rygi (Tallinn — Riga)

F. G. Reinhold Ltd.

ss/ Tiber — z Gdyni 26. VI.
s/s Skjold — z Gdyni 10. VII.
s/s Seine — z Gdyni 31. VII.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14. VI.
s/s Mińsk — z Gdyni 19. VI.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 21. VI.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 28. VI.
s/s Broholm — z Gdyni 30. VI.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Nixe — z Gdyni 12. VI.
s/s Uranus — z Gdyni 12. VI.
s/s Nixe — z Gdyni 26. VI.
s/s Uranus — z Gdyni 3. VII.

Do Stockholmu (Stockholm)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Ingeborg — z Gdyni ca 20. VI.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. VI.
s/s Tczew — z Gdyni 20. VI. — z Gdańska 23. VI.
s/s Cieszyn — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 30. VI.
s/s Tczew — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 7. VII.
s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 12. VI. — z Gdańska 14. VI.
s/s Hector — z Gdyni 15. VI. — z Gdańska 17. VI.
s/s Fortuna — z Gdyni 19. VI. — z Gdańska 21. VI.
s/s Condor — z Gdyni 22. VI. z Gdańska 24. VI.
s/s Ellin — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 28. VI.
s/s Phaedra — z Gdyni 29. VI. — z Gdańska 1. VII.
s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.

Do Amsterdamu (Amsterdam)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ajax — z Gdyni 12. VI.
s/s Perseus — z Gdyni 19. VI.
s/s Hebe — z Gdyni 26. VI.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 16. VI.
s/s Cieszyn — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 30. VI.
s/s Śląsk — z Gdyni 11. VII. — z Gdańska 14. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Ibis — z Gdyni 12. VI. — z Gdańska 14. VI.
s/s Condor — z Gdyni 22. VI. — z Gdańska 24. VI.
s/s Ibis — z Gdyni 3. VII. — z Gdańska 5. VII.

Do Antwerpji — Gandawy — Brukseli — Ostendy Antwerp — Ghent — Bruxelles — Ostend

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bravore — z Gdyni 13. VI.
s/s Ellavore — z Gdyni 16. VI.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s E. Russ — z Gdyni 13. VI. — z Gdańska 17. VI.
s/s Albert — z Gdyni 20. VI. — z Gdańska 24. VI.
s/s Brake — z Gdyni 27. VI. — z Gdańska 1. VII.
s/s Sylt — z Gdyni 4. VII. — z Gdańska 8. VII.

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Little Evy — z Gdyni 17. VI.
s/s Little Evy — z Gdyni 26. VI.

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia

s/s Nixe — z Gdańska 17. VI.
s/s Uranus — z Gdańska 24. VI.
s/s Nixe — z Gdańska 1. VII.

Do Leith — Grangenmouth.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 16. VI.
s/s Minorca — z Gdyni 24. VI.
s/s Hague — z Gdyni 1. VII.
s/s Majorca — z Gdyni 8. VII.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 21. VI. — z Gdyni 22. VI.
s/s Premjer lub substyt. — z Gdańska 5. VII. — z Gdyni 6. VII.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.
s/s Baltonia lub substyt. — z Gdańska 28. VI.. — z Gdyni 29. VI.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 14. VI. — z Gdyni 15. VI.
s/s Lublin — z Gdańska 21. VI. — z Gdyni 22. VI.
s/s Lwów — z Gdańska 28. VI. — z Gdyni 29. VI.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 26. VI.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdańska 16. VI. — z Gdyni 17. VI.
s/s Jaederen — z Gdańska 7. VII. — z Gdyni 8. VII.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdańska 15. VI. — z Gdyni 16. VI.
s/s Akershus — z Gdańska 30. VI. — z Gdyni 29. VI.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 10. VI.
s/s Borgholm — z Gdyni 17. VI.

Do Karlskrony (Carlskrona) — Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Borgholm — z Gdyni 11. VI.

Do portów włoskich i sycylijskich (Italian and Sicilian Ports)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 10. VI.
s/s Karla — z Gdyni 22. VI.

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Minske — z Gdyni 19. VI.
s/s Broholm — z Gdyni 30. VI.

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów. (Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Marocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Melilla — z Gdańska 12—15. VI. — z Gdyni 12. VI.
s/s Larache — z Gdańska 10—12. VII. — z Gdyni 10—12. VII.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria, Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Vikingland — z Gdyni 12. VI. — z Gdańska 13. VI.
m/s Hemland — z Gdyni 26. VI. — z Gdańska 27. VI.
m/s Nordland — z Gdyni 1. VII. — z Gdańska 3. VII.
m/s Gotland — z Gdyni 10. VII. — z Gdańska 11. VII.

Wyspy Kanaryjskie — Oran — Algier — Tunis
Canary Inslands — Oran — Alger — Tunis

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bodil — z Gdyni 10. VI.
s/s Karla — z Gdyni 22. VI.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 12. VI.
s/s Scanyork — z Gdyni 17. VI.
s/s Cliffwood — Gdyni 24. VI.
s/s Scanmail — z Gdyni 2. VII.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka (PAM)

s/s Pułaski — z Gdyni 10. VI.
s/s Kościuszko — z Gdyni 17. VI.
s/s Pułaski — z Gdyni 14. VII.

Do New Orleans — Galveston — Houston — Savannah

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Toledo — z Gdyni 17. VI.

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore — z Gdańska — w połowie czerwca (Middle of June)

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten.)

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York
Odjazdy z Nowego Yorku
s/s Sagaporack — 15. VI.
s/s Scanpenn — 21. VI.
s/s Scanyork — 8. VII.

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni
s/s Cliffwood — 14. VI.
s/s Scanmail — 22. VI.
s/s Sagaporack — 29. VI.
s/s Scanpenn — 5. VII.

Filadelfja (Philadelphia) — Gdynia

American Scantic Line

Due to arrive at Gdynia
Oczekiwane w Gdyni.
s/s Cliffwood — 14. VI.
s/s Scanmail — 22. VI.
s/s Sagaporack — 29. VI.

Linja Gdynia—Ameryka (PAM)

Odjazdy z Nowego Yorku
Sailings from New York
s/s Polonia — 19. VI.
s/s Pułaski — 28. VI.

Oczekiwane w Gdyni
Due to arrive at Gdynia
s/s Kościuszko — 13. VI.
s/s Polonia — 1. VII.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s	Tallinn	Kotka	Helsingfors
Poseidon	14. 6.	16. 6.	17. 6.
Cieszyn	21. 6.	—	24. 6.
Poseidon	28. 6.	30. 6.	1. 7.
Śląsk	5. 7.	7. 7.	8. 7.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga s/s E. Russ 10. VI. — przyjazd do Gdyni 13. VI.
z Hamburga s/s Albert 17. VI. — przyjazd do Gdyni 20. VI.
z Hamburga s/s Brake 24. VI. — przyjazd do Gdyni 27. VI.
z Hamburga s/s Sylt 1. VII. — przyjazd do Gdyni 4. VII.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu s/s Cieszyn — 10. VI.
z Rotterdamu s/s Tczew — 17. VI.
z Rotterdamu s/s Śląsk — 24. VI.
z Rotterdamu s/s Tczew — 1. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu s/s Hector — 10. VI. — przyjazd do Gdyni 15. VI.
z Rotterdamu s/s Fortuna — 13. VI. — przyjazd do Gdyni 19. VI.
z Rotterdamu s/s Condor — 17. VI. — przyjazd do Gdyni 22. VI.
z Rotterdamu s/s Ellin — 20. VI. — przyjazd do Gdyni 26. VI.
z Rotterdamu s/s Phaedra — 24. VI. — przyjazd do Gdyni 29. VI.
z Rotterdamu s/s Ibis — 27. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.

Brema (Bremen) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy s/s Uranus — 15. VI. — przyjazd do Gdyni 19. VI.
z Bremy s/s Nixe — 22. VI. — przyjazd do Gdyni 26. VI.
z Bremy s/s Uranus — 29. VI. — przyjazd do Gdyni 3. VII.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji s/s Śląsk — 21. VI.
z Antwerpji s/s Cieszyn — 5. VII.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji s/s Condor — 15. VI. — przyjazd do Gdyni 22. VI.
z Antwerpji s/s Ibis — 24. VI. — przyjazd do Gdyni 27. VI.

Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	ładuje — loads at Manchester	ładuje — loads at Liverpool	ładuje — loads at Swansea
s/s Harald	1—2. 6.	3—12. 6.	14—15. 6.
s/s Halfdan	—	12—17. 6.	19—20. 6.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

z Londynu s/s Warszawa — 15. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.
z Londynu s/s Warszawa 29. VI.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull s/s Lublin — 16. VI. — przyjazd do Gdańska 18. VI.
z Hull s/s Lwów — 22. VI. — przyjazd do Gdańska 25. VI.
z Hull s/s Lublin — 29. VI. — przyjazd do Gdańska 1. VII.

Zachodnia Norwegja (West Norway) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Trondheim	Bergen	Haugesund	Gdynia
s/s Ursa	6. 6.	8. 6.	9. 6.	13. 6.
s/s Jaederen	27. 6.	29. 6.	30. 6.	30. 6.
s/s Jaederen	18. 7.	20. 7.	21. 7.	21. 7.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk — Gdynia
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

z — from Bordeaux—La Pallice

s/s Skjold — około (about) 21—22. VI.
s/s Seine — około (about) 5—6. VII.
s/s Tiber — około (about) 24—25. VII.

z — from Havre — Dunkirk

s/s Skjold — około (about) 26—28. VI.
s/s Seine — około (about) 10—12. VII.
s/s Tiber — około (about) 29—31. VII.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

	from Lisbon about	from Oporto about	at Gdynia about
s/s Broholm	21. 6.	22. 6.	30. 6.
s/s Egholm	5. 7.	6. 7.	14. 7.

Sycylja — Gdynia — Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Genua	Livorno	Catania	Messina	Palermo	Gdynia
s/s Hispanja	—	—	17. 6.	17. 6.	19. 6.	7. 7.

Hiszpanja — Gdynia — Gdańsk
(Spain — Gdynia—Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Tarragona	Gandia	Valencia	Alicante	Cartagena	Malaga
s/s Albania	7. 6.	8. 6.	9. 6.	10. 6.	12. 6.	13. 6.

Porty lewantyńskie (Levant) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Derindje	Bułgarja	Istanbul	Izmir	Pireus	Aleksandrja
s/s Nordland	31. 5.	27. 5.	29. 5.	25. 5.	4. 6.	—
s/s Blaland	3. 6.	1. 6.	—	—	—	15. 6.
s/s Erland	25. 6.	22. 6.	23. 6.	21. 6.	—	1. 7.
s/s Vikingland	6. 7.	—	5. 7.	10. 7.	8. 7.	15. 7.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdynia/Gdańsk
m/s Stureholm	6. 6.	15. 6.	21. 6.	19. 7.
m/s Tugela	21. 6.	30. 6.	—	31. 7.
m/s Trolleholm	6. 7.	15. 7.	—	16. 8.
m/s Tortugas	18. 7.	25. 7.	31. 7.	28. 8.
m/s Vasaholm	5. 8.	15. 8.	21. 8.	18. 9.
m/s Toledo	19. 8.	31. 8.	—	30. 9.



KRYZYS W ŻEGLUDZE MORSKIEJ.

Powszechnie przyjęło się mniemanie, iż obecny kryzys w żegludze wywołany został jedynie ogólnym kryzysem gospodarczym, który rozpoczął się w roku 1929/30 oraz, że spadek frachtów morskich wywołany został z jednej strony nadmierną rozbudową tonażu po wojnie światowej, z drugiej zaś strony, kurczeniem się wymiany międzynarodowej. Przyjąwszy powyższe, dochodzi się do wniosku, iż przez redukcję tonażu światowego możnaby skutecznie zaradzić dysproporcji między jego podażą a popytem, zwiększając tem samem poziom stawek

frachtowych i czyniąc eksploatację statków w żegludze morskiej bardziej rentowną. —

Powyższy pogląd. zasadniczo zgodny z ogólnemi pojęciami o przyczynach kryzysu w żegludze, jest jednakże zbyt powierzchowny, aby pozwalał na właściwą ocenę obecnej sytuacji. Nieścisłości, jakie on zawiera, są następujące: 1) Kryzys w żegludze zaczął się o wiele wcześniej, niż ogólny kryzys gospodarczy, 2) Dysproporcja między podażą a popytem tonażu nie została wywołana jedynie tylko jego wzrostem ilościowym oraz spadkiem wymiany międzynarodowej. 3) Sama redukcja tonażu nie przyniosłaby poprawy w obecnej sytuacji.

Przypatrzmy się bowiem nieco bliżej przebiegowi kryzysu w przemyśle transportów morskich i przyczynom, które go wywołały.

Po okresie doskonałej konjunktury podczas wojny i pierwszych lat powojennych uległ rynek frachtowy nagłej i silnej depresji w marcu 1920 r. Szybki spadek frachtów (z lekką zwyżką w październiku i listopadzie) trwał aż do marca 1921 r. Od tej daty tempo spadku stawek frachtowych zmniejszyło się wprawdzie, lecz trwało nadal. W roku 1921 strajk górników angielskich wpłynął dodatnio na poziom frachtów, które podniosły się dość znacznie. Wraz ze strajkiem skończyła się jednak poprawa na rynku frachtowym i nastąpiła nowa silna zniżka. Stawki frachtowe utrzymywały się następnie na równym poziomie (za wyjątkiem lekkiej zwyżki w roku 1923) aż do połowy roku 1929. Wówczas nastąpił nowy spadek, tym razem bardzo gwałtowny, który obniżył poziom frachtów w porównaniu z r. 1913 o blisko 25 proc. i spowodował unieruchomienie około 4 miljonów ton brutto. Od tej chwili depresja czyni szybkie postępy i tonaż unieruchomiony wynosił 5.439.000 t. br. — 1. VII. 1930 r.: — 10.511.000 t. br. — 1. VII. 1931 r.: — 14.166.000 t. br. 1. VII. 1932 r. Równocześnie ze spadkiem frachtów odbywał się spadek cen statków, który to spadek przybierał rozmiary jeszcze bardziej katastrofalne.

Jak widać z powyższego przeglądu chronologicznego, kryzys w żegludze zaczął się o wiele wcześniej niż obecny ogólny kryzys gospodarczy, który pogłębił jedynie rozmiary depresji w żegludze światowej.

Jeżeli więc kryzys w żegludze zaczął się już w pierwszych latach po wojnie, to jakie były tego przyczyny?

Ważnym czynnikiem była niewątpliwie rozbudowa ilościowa floty handlowej podczas wojny i w latach powojennych. Z 48.404.000 t. br. w czerwcu 1914 r. tonaż floty światowej wzrósł do 66.408.000 t. br. w czerwcu 1929 r. czyli że powiększył się w ciągu 12 lat o 37 proc. Sama jednak ilościowa rozbudowa floty nie odgrywała tu tak wielkiego wpływu, jaki się jej przypisuje. Historja żeglugi widziała już okresy szybszego rozwoju floty światowej. I tak wzrost tonażu floty handlowej w ubiegłem stuleciu przybierał następujące tempo:

1848 r.	74.700 t. br.
1873 r.	4.328.193 t. br.
1881 r.	6.745.193 t. br.
1891 r.	12.825.709 t. br.
1898 r.	17.887.006 t. br.

Spadek frachtów był wówczas równie silny jak rozwój floty światowej: w roku 1862 płacono za przewóz 1 tony towaru z Marsylji do portów Dalekiego Wschodu 625 fr.. w r. 1872 — 100 fr., w r. 1882 — 60/70 fr. a w r. 1898 — 50/60 fr. Powyższy spadek frachtów był wynikiem szybkiego rozwoju floty parowej. Począwszy jednak od pierwszych lat obecnego stulecia, poziom frachtów wykazywał znacznie powolniejszy spadek a nawet okresami silne zwyżki (jak n. p. w roku 1900 i 1901).

Z cyfr powyższych należy wysunąć konkluzję, iż spadek frachtów jest normalnym objawem postępu w żegludze morskiej i marzenia o powrocie stawek frachtowych z przed kilkunastu czy kilkudziesięciu laty są tak samo utopijne, jak powrót do żeglugi żaglowej.

Gwałtowne tempo spadku stawek frachtowych po wojnie, wywołane zbyt dużą podaża tonażu, wskazuje jednak, iż spadek ten nie był „normalny" i miał jakieś głębsze przyczyny, niż samo zwiększenie się tonażu floty światowej.

Duży wpływ wywarł tu niewątpliwie, słabszy niż w okresie przedwojennym rozwój handlu światowego po wojnie. Ale spadek wymiany międzynarodowej uwy-

datnił się dopiero w ostatnich latach „kryzysowych". W okresie od 1914 r. do 1929 r. handel międzynarodowy wzrósł o około 25 do 30 proc., przyczem rozwój jego przypada przeważnie na ostatnie 5 lat przed wybuchem kryzysu światowego.

Osłabienie handlu morskiego przypada również na pierwsze lata powojenne, co uwydatnia się w zmniejszonych po wojnie obrotach portowych. Z biegiem lat jednak większa część portów osiągnęła poziom swych obrotów przedwojennych, a nawet go przekroczyła. Pozatem powstanie nowych szlaków komunikacyjnych oraz zmiany zaszłe w konfiguracji zapleczy portowych rozwinęły cały szereg portów nowych, o znacznych ilościowo przeładunkach. Jak widać z powyższego, sam powolny rozwój handlu światowego nie mógł wywołać tak silnego kryzysu w żegludze, a spadek wymiany międzynarodowej, występujący dopiero w r. 1930 nie wywołał przesilenia w żegludze już w r. 1920.

Charakterystycznem jest również, iż rozbudowa floty światowej postępowała szybko naprzód mimo ciężkiej konjunktury. Dlaczego więc armatorzy mimo ciągłego spadku frachtów i coraz silniejszej konkurencji budowali coraz więcej nowych statków?

Mimo bowiem tak wyraźnie niekorzystnej konjunktury, stocznie okrętowe pracowały całą parą aż do r. 1930. Zastój w przemyśle budowy okrętów zaczął się dopiero jednocześnie z ogólnym kryzysem gospodarczym.

Wziąwszy powyższe fakty pod uwagę, widzimy, że najważniejsze powody depresji znajdują się gdzieindziej. Trudno bowiem określić powszechną tendencję do budowy nowych statków w okresie powojennym jako „owczy pęd". Tendencja ta musiała mieć swoje przyczyny gospodarcze, gdyż armatorzy nie budowali nowych statków. dla fantazji, lub na skutek mylnej oceny konjunktury.

I tu dochodzimy do konkluzji, że ciężki okres dla żeglugi w pierwszych latach powojennych stworzył **wyścig w rozbudowie jakościowej flot,** zaostrzający się w miarę pogłębienia się kryzysu i który to wyścig sam był jedną z najważniejszych przyczyn obecnej depresji.

Jeżeli mówimy o nadmiernej rozbudowie floty światowej po wojnie, to nie należy rozumieć przez to jedynie jej rozbudowę ilościową, wyrażającą się w ogólnej cyfrze tonażu. Cyfry ilościowe nie tłumaczą nam dostatecznie zjawiska tej tak olbrzymiej nierównowagi, istniejącej już od szeregu lat między zaofiarowanym tonażem a podażą ładunków. Tak zwany „nadmiar" tonażu nie został bowiem wywołany jedynie jego wzrostem ilościowym. O wiele ważniejszą rolę odegrał tu postęp w budowie statków czyli wzrost jakościowy floty światowej, jak również postęp w rozwoju komunikacji lądowej i rzecznej, postęp w wyekwipowaniu technicznem portów oraz nowe formy eksploatacji statków: rozwój żeglugi regularnej i koncentracja towarzystw żeglugowych.

Tonaż floty światowej (statki parowe i motorowe) wynosił 68.368.141 ton brutto w czerwcu 1932 r. Jeżeli od tej cyfry odejmiemy 1) statki, pływające na Wielkich Jeziorach Ameryki Północnej 2) statki drewniane 3) statki o pojemności mniejszej niż 4000 ton brutto 4) statki specjalne 5) statki, liczące ponad 25 lat — wówczas otrzymamy 32.455.177 ton brutto czyli około 47% floty światowej. Przeprowadzając dalej analizę floty światowej. widzimy, że tonaż motorowców, które, jak wiadomo, mają przy tej samej pojemności większą zdolność załadowczą, wzrósł z 234.287 t. br. w lipcu 1914 r. na 6.628.102 t. br. w lipcu 1929 r. czyli wynosił 9,7% tonażu światowego.

Szczególnie silna rozbudowa floty motorowej przypada na ostatnie lata i dzisiaj buduje się już znacznie więcej motorowców niż parowców. Na początku bieżącego roku było w budowie 83 statków parowych o tonażu 328.741 t. br. i 141 statków motorowych o tonażu 409.998 t. br.

Stan floty światowej (w br. r. t.)

	Parowce	Motorowce	Razem par. i mot.	Żagl. i barki	Ogółem
1928	59.727.111	5.432.302	65.159.413	1.795.246	66.954.659
1929	59.779.291	6.628.102	66.407.393	1.666.919	68.074.312
1930	59.927.467	8.096.337	68.023.804	1.583.840	69.607.644
1931	59.291.368	9.431.433	68.722.801	1.408.239	70.131.040
1932	58.329.764	10.038.377	68.368.141	1.366.169	69.734.310

Z cyfr powyższych widzimy ,jak intensywny był w okresie powojennym wyścig „jakościowy" w żegludze między flotami poszczególnych państw i towarzystw żeglugowych. Wyścig ten spowodowany został kryzysem. gdyż w okresie niskich

frachtów i ostrej konkurencji jedynie statki nowe i ekonomiczne w eksploatacji zdolne są zapewnić jako takie zyski.

Przyczyny kryzysu w żegludze leżą więc raczej w techn. rozwoju aparatu, obsługującego handel morski oraz w zmianie ogólnych warunków pracy w przemyśle transportów morskich, niż w nadmiernej rozbudowie ilościowej tonażu i kurczeniu się wymiany międzynarodowej. Ilościowy nadmiar tonażu może być bowiem tylko objawem przejściowym i krótkotrwałym i przez unieruchomienie części tonażu osiągniętoby równowagę. Tymczasem z chwilą kiedy zaczęto unieruchamiać statki, dochodząc do 1/5 ogólnego tonażu w r. 1932, nie osiągnięto jednak poprawy na rynku frachtowym (unieruchamiano bowiem przeważnie statki stare i nierentowne). Od roku 1931 ogólny tonaż floty światowej zmniejsza się, nie powodując jednak również odprężenia, wobec, tym razem faktycznego, kurczenia się handlu morskiego.

Tak więc powodów obecnego kryzysu w żegludze szukać trzeba przedewszystkiem w postępach w zakresie budownictwa statków, które wzmogły intensywność obsługi handlu morskiego i pozwoliły uskuteczniać przewozy w znacznie krótszym czasie, podobnie jak postęp w mechanicznem wyekwipowaniu portów. Wszystko to przyspieszyło tempo pracy w przemyśle transportów morskich i sprawiło, że ciągle daje się odczuwać znaczny nadmiar tonażu, powodujący silną konkurencję i stały spadek frachtów morskich.

Jako środek zaradczy na obecny stan rzeczy stosuje się ostatnio demontaż tonażu starego, względnie unieruchomionego (uwiązuje się naprzód stare statki). Środek ten jednak, zdaniem naszem, nie przyniesie spodziewanego odprężenia, a nawet może przynieść dalsze pogorszenie sytuacji. Za każdym bowiem planem demontażu ukrywa się „une arriere-pensee", w formie: „rozbierzemy stare statki, a na ich miejsce wybudujemy nowe". Niektóre nawet plany demontażu jak n. p. japoński i niemiecki wyraźnie i otwarcie to przewidują. Okazja bowiem jest zbyt dobrą, aby z niej nie skorzystać.

Plan demontażu mógłby tylko wówczas przynieść spodziewaną poprawę, gdyby równocześnie wstrzymano się od budowy nowych statków. Ale ta wstrzemięźliwość jest obecnie niemożliwą do przeprowadzenia, gdyż armatorzy nigdy się do niej solidarnie nie zobowiążą, ani też poszczególne państwa kontrolujące dzisiaj coraz bardziej żeglugę i bezpośrednio w niej zainteresowane, nie zezwolą na zastój w przemyśle budowy okrętów, jak również nie poprą tej akcji ze względu na egoistyczną chęć odnowienia i modernizacji swych flot handlowych.

W ciągu pierwszych 4 miesięcy br. sprzedano na demontaż ogółem 1.825.029 (w ciągu całego roku 1932 sprzedano 1.050.576 t. br.). Ale równocześnie w pierwszych miesiącach br. było w budowie (bez żaglowców) 738.739 t. br., rozpoczęto budowę 141.099 t. br. i spuszczono na wodę 92.733 t. br. — Statki budowane obecnie są ostatnim wyrazem techniki budowy okrętów, przyczem buduje się 3 statki parowe o około 40.000 ton, 1 motorowiec ponad 13.000 t., 6 motorowców od 10 do 13.000 t., 7 motorowców od 8—10.000 t i 20 motorowców od 6 do 8.000 t. — Jeżeli rozbudowa nowej floty pójdzie nadal w tem samem tempie, to wyniki obecnego nawet znacznego demontażu statków będą prawie żadne.

Akcja demontażu starych statków przyniosłaby niewątpliwie pewne odprężenie, jednakże równoczesna budowa nowych statków nietylko wypełnia natychmiast utworzoną lukę, ale nawet spowodować może dalszą depresję na rynku frachtowym. Nowe statki, szybsze od starych, pozwolą na tak samo intensywną obsługę linii regular. jak przy pomocy znacznie większej nawet liczby statków starych przeznaczonych na rozbiórkę. Pozatem nowe statki jako ekonomiczniejsze w eksploatacji pozwolą na obniżenie kosztów własnych, a co zatem idzie, na dalsze zmniejszenie poziomu stawek frachtowych. Konkurencja więc nietylko nie osłabnie, ale wręcz przeciwnie zaostrzy się.

Jak widać z powyższego, kryzys w żegludze ma specjalnie ostry przebieg i najbliższa przyszłość nie przedstawia się różowo. Proces normalny przystosowania tonażu do zmniejszonego w czasach kryzysu popytu w formie odpadnięcia słabszych towarzystw żeglugowych i nadmiernie rozbudowanych flot przez ich likwidację, jest obecnie uniemożliwiony przez coraz silniejszą wszędzie interwencję państwa w dziedzinie żeglugi morskiej. Towarzystwa słabe, mające stare floty i nie mogące dać sobie rady w obecnych warunkach, są wydatnie subsydjowane przez państwa które, za wszelką cenę i dla rozmaitych powodów, starają się utrzymać tonaż swych flot na stałym poziomie a nawet go powiększyć.

To też kryzys w żegludze morskiej, który zaczął się o wiele wcześniej od ogólnego kryzysu gospodarczego, przetrwa go prawdopodobnie również o kilka lat. K—t.

EMBARGO W ANGLJI A FRACHTY MORSKIE.

W sprawie powyższej pisze „Drzewo" (nr. 16) co następuje:

Embargo towarów rosyjskich do Anglji, i równoczesne wstrzymanie importu towarów angielskich do Rosji spowodowało zwolnienie dużej ilości tonażu morskiego, używanego dotychczas do utrzymywania ogromnego — bądź co bądź — obrotu towarowego między temi krajami. Wielka ilość statków angielskich, szwedzkich, norweskich i niemieckich, nie mówiąc już o sowieckich, straciła zajęcie.

W związku ze zwolnieniem tak znacznej ilości tonażu, powstała w Anglji, a przedewszystkiem w Polsce nadzieja, że wskutek większej podaży okrętów, stawki frachtu morskiego na drewno polskie ulegną obniżce, a różnicą podzieli się eksporter polski z importerem angielskim.

Pragnąc wyświetlić tę sprawę, zasięgnęliśmy opinji poważnych sfer maklerskich w Gdańsku i Gdyni. Niestety — wiadomości, zebrane przez nas, nie brzmią optymistycznie. Okazało się mianowicie, że nadzieje obniżki stawek morskich na drewno opierają się na błędnych przesłankach. Oto wobec masowego charakteru eksportu drewna sowieckiego, między portami angielskiemi i rosyjskiemi kursują przeważnie okręty wielkie, o pojemności przeszło tysiąca standardtów; natomiast pojemność okrętów, kursujących pomiędzy Gdańskiem i Gdynią a portami krajów importerskich, jest znacznie mniejsza i waha się zasadniczo w granicach od 550 do 800 standardtów. Okręty o pojemności 1.000 std. są już na tych rejsach uważane za duże i kursują tylko wyjątkowo i bardzo rzadko. Tłumaczy się to tem, że eksport drewna polskiego ma charakter bardziej indywidualny, niż eksport rosyjski, wobec czego partje, wysyłane przez poszczególnych nadawców polskich, są stosunkowo drobne; wielkie okręty musiałyby więc zbyt wiele czasu tracić na postój w portach polskich, dopóki ładunek nie zostanie skompletowany. A zatem wielkie okręty, utrzymujące ruch między Rosją i Anglją, nie przedstawiają żadnego niemal czynnika kompensacyjnego dla mniejszych okrętów, łączących porty polskie z portami angielskiemi.

Mogłyby przeto wchodzić w grę tylko te stosunkowo nieliczne okręty mniejsze, które wskutek embarga byłyby zwolnione od przewożenia towarów rosyjskich i angielskich. Tu jednak trzeba pamiętać o innym momencie. Oto armatorzy, utrzymujący ruch między Rosją i Anglją, do tego stopnia nie znają stosunków panujących w naszych portach i nie są na te stosunki nastawieni, że nie orjentują się całkowicie w sytuacji i możliwościach. Normalny fracht n. p. z Gdańska lub Gdyni do Antwerpji na statkach, kursujących stale na tej linji, kosztuje — sh 20 — za std tarcicy iglastej. Armatorzy skandynawscy jednak żądają za to samo stawki, dochodzącej do sh 25, a gdy im się tłumaczy, że stawka ta jest nieosiągalna, wolą zrezygnować z wożenia towaru, niż wozić go po stawkach, które uważają za niemożliwe do przyjęcia.

Tak więc, nadzieje obniżki stawek frachtów morskich na drewno polskie w związku z embargo drewna rosyjskiego okazują się, niestety, bardzo słabe.

POSIEDZENIE „THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE".

Dnia 21 bm. odbędzie się w Kopenhadze posiedzenie wymienionej w nagłówku komisji. Między innemi, będą poruszone następujące kwestje:

1) sprawa światowej konferencji gospodarczej,
2) subwencje dla żeglugi i stoczni okrętowych,
3) regulacja tonażu okrętowego:
a) demontaż lub unieruchomienie tonażu,
b) nadmiar stoczni,
4) preferencje narodowe przy frachtowaniu statków,
5) ratyfikacja umów międzynarodowych odnośnie ograniczeń odpowiedzialności armatorów, amortyzacji morskiej itd.
6) „Current-Rate",
7) opłaty w Kanale Kilońskim.

SUBWENCJE DLA NIEMIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Rząd Rzeszy zdecydował się udzielić subwencji niemieckim towarzystwom okrętowym w wysokości 20 miljonów RM. Subwencja ta ma być pewnego rodzaju wyrównaniem strat, które ponieśli armatorzy niemieccy na skutek odstąpienia szeregu państw od podstawy złotowej (gold standard basis).

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY RYBACKIEJ.

Z początkiem czerwca br. udało się na połowy dalekomorskie 30 nowych statków rybackich, zbudowanych na zamówienie Rządu Rzeszy. Budowa tych statków była przewidziana w programie państwowym, zmierzającym do zwalczania bezrobocia wśród marynarzy i robotników. Statki są wyposażone w motory Diesel'a o sile 120 H. P., długości 30 metrów i mogą pomieścić 750 — 900 beczek śledzi.

Na każdym lugrze jest załoga, składająca się z 17 rybaków, tak, że przez zbudowanie tych nowych jednostek znalazło zatrudnienie 510 bezrobotnych.

Obecnie niemiecka flota rybacka dalekomorska składa się ze 139 statków.

RUCH STATKÓW W PORTACH WŁOSKICH W KWIETNIU BR.

W miesiącu sprawozdawczym azwinęły do portów włoskich 17.273 statki o pojemności 7.091.679 n. r. t., przywożąc 1.926.342 ton towarów oraz 272.070 pasażerów. Opuściły zaś porty 17.134 statki o pojemności 6.967.103 n. r. t., wywożąc 687.563 ton towarów i 263.629 pasażerów.

W kwietniu ub. r. przybyły 15.714 statki o pojemności 6.616.398 ton, przywożąc 2.038.030 ton towarów i 302.873 pasażerów. Opuściły zaś porty włoskie 15.743 statki o pojemności 6.763.939 n. r. t. wywożąc 649.445 ton towarów i 300.563 pasażerów.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MAJU BR.

W miesiącu sprawozdawczym zawinęło do portu antwerpijskiego 857 statków o pojemności 1.702.615 ton. Przeciętny tonaż statku wynosił zatem 1.987 ton. W miesiącu maju ub. r. zawinęło 269 statków o pojemności 1.636.290 ton

Kolejność bander była następująca: Anglja 278 statków, Niemcy 159, Holandja 92 Norwegja 63, Danja 44, Francja 42, Szwecja 41. Belgja 35, Ameryka 17, Finlandja 12, Grecja 11, Włochy 11. Japonja 7, Estonja 7, Panama 5, Portugalja 5, **Polska 5,** Rosja 5, Łotwa 4, Brazylja 3, Jugosławja 3 itd.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU W MAJU BR.

W miesiącu majru br. zawinęło do portu hamburskiego 1.665 statków o pojemności 1.558.456 N. R. T., podczas gdy w poprzednim miesiącu zawinęło 1.449 statków o pojemności 1.436.505 N. R. T. Kolejność bander była następująca:

Niemcy 1.162 statki o pojemności 665.510 N. R. T. (w kwietniu br. 980 statków o pojemności 635.126 N. R. T. (Anglja 145, Holandja 96, Norwegja 68, Danja 67, Szwecja 27, Ameryka 18 i Rosja 24.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU. ANTWERPJI, NEW-WATERWAY I ROTTERDAMIE W PIERWSZYCH 5 MIESIĄCACH BR.

Hamburg

1933 r. 7192 statki o pojemności 7.229.433 T.
1932 r. 7628 statków o pojemności 7.516.006 T.

Antwerpja

1933 r. 3.974 statki o pojemności 7.038.033 T.
1932 r. 3.859 statków o pojemności 6.898.731 T.

New-Waterway

1933 r. 4.612 statki o pojemności 7.546.441 T.
1932 r. 4.735 statków o pojemności 7.447.535 T.

Rotterdam

1933 r. 3.746 statków o pojemności 5.593.224 T.
1932 r. 3.918 statków o pojemności 5.855.107 T.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE CEŁ WYWOZOWYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że rozporządzeniem Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu z dnia 18 kwietnia 1933 (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 256) uzupełniono postanowienia w odniesieniu do bezcłowego wywozu niektórych towarów. Mianowicie począwszy od dnia 14 maja br. wolno wywozić zagranicę bez cła następujące ilości towarów:

1. Jaja, przeznaczone do własnego użytku osób wyjeżdżających zagranicę, oraz wysyłane pocztą, koleją i innemi środkami komunikacyjnemi w ilości najwyżej 50 sztuk; jaja, wywożone w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów; jaja, wywożone przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym w ilości najwyżej 100 sztuk jednorazowo.

2. Trzoda chlewna żywa i bita wywożona w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów: towary te wywożone przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym w ilości najwyżej 5 sztuk jednorazowo.

3. Masło, przeznaczone do własnego użytku osób wyjeżdżających zagranicę w ilości nie wyżej 1 kg; masło, wywożone w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów; masło, wywożone przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym w ilości najwyżej 10 kg. jednorazowo.

4. Gęsi domowe żywe, wywożone w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów, gęsi domowe żywe, wywożone przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo.

5. Gęsi, domowe bite, przeznaczone do własnego użytku osób, wyjeżdżających zagranicę w ilości jednej gęsi na jeden paszport, licząc na osobę lub osoby jadące za jednym paszportem; gęsi domowe bite, wywożone w małym ruchu granicznym w myśl obowiązujących przepisów; gęsi domowe bite, wywożone przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym w ilości najwyżej 20 sztuk jednorazowo.

W SPRAWIE SKŁADANIA WNIOSKÓW O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości, że podania o przywóz towarów reglamentowanych na III. kwartał br. należy składać do tut. Izby Przemysłowo-Handlowej. najpóźniej do dnia 22 czerwca br. Podania winne być wnoszone na przepisowych formularzach nowego typu, które są do nabycia w Izbie względnie w Przedstawicielstwach Izby w Grudziądzu i Toruniu.

Firmy, mające swą siedzibę w Grudziądzu, mogą składać odnośne podania za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Grudziądzu, mające zaś swą siedzibę w Toruniu — za pośrednictwem Przedstawicielstwa Izby w Toruniu.

Podania należy składać w 2 równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury względnie faktury proforma oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie Przedstawicielstwo

Izby lub notarjusza odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1933, o ile nie był dołączony do poprzednich podań. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura, poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel und Verkehr), zaś do podań o przywóz towarów z Czechosłowacji należy dołączyć fakturę, poświadczoną przez czechosłowackie Ministerstwo Przemysłu i Handlu w Pradze lub jego ekspozytury w Bratislavie lub Uzhorowie.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy 3,— zł, a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na nasze konto w P. K. O. Nr. 304 415.

Izba nadmienia, że podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą rozpatrywane przy zasadniczym podziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi.

Wkońcu Izba zwraca uwagę na okólnik z dnia 26 maja br. L. dz. 5445/33/II/Gr/G. w sprawie podawania w podaniach o przywóz realnej wartości towaru.

WYWÓZ KOMPENSACYJNY MEBLI.

Izba Przemysłowo-Handlowa podaje do wiadomości, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządzeniem z dnia 15 maja br. L. HZ. XXXII—1/1639. uzało za kompensacyjny wywóz od dnia 20 maja br. **meble wszelkie z drzewa oprócz giętych oraz ich części.** Za kompensacyjny wywóz został uznany eksport odnośnych towarów, dokonany przez Gdynię i Gdańsk.

Wysokość premji wynosi w danym wypadku 10,5% od wartości fakturowej loco granica polska.

Zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie towarów wydaje Izba w godzinach urzęd. od 8—15 (w soboty do 13). Firmy, ubiegające się o zaświadczenia, muszą podać: urząd celny przez jaki towar będzie przechodził, do jakiego kraju towar jest przeznaczony, cechy i numery opakowania, rodzaj opakowania, ilość sztuk, wagę brutto i netto oraz wartość towaru loco granica polska w złotych polskich.

DROGI NASZEGO HANDLU ZAGRANICZNEGO.

W oświetleniu cyfr opracowanej ostatnio statystyki, w okresie od stycznia do kwietnia rb. włącznie na pierwszem miejscu wśród odbiorców naszych artykułów pod względem wartości eksportu stała Anglja, do której wywieźliśmy 16,5 proc. wartości naszego ogólnego wywozu na drugiem miejscu stały Niemcy — 16 proc., na trzeciem Czechosłowacja — 10.2 proc. Dalej idą państwa: Austrja — 7,6 proc., Francja — 6,3, Szwecja — 5,3, Belgja — 5,2, Danja — 4.9, Holandja — 4,5, Włochy — 2,9, Szwajcarja — 2.8 proc.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nie posiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego udziela się informacyj po nadesłaniu 1,— zł na koszta pocztowe.

246. Pewna firma belgijska poszukuje firm polskich, które mogłyby przejąć sprzedaż względnie reprezentację następujących wyrobów: 1) dźwigi elektryczne, 2) wincze dla barek i berlinek, 3) pompy specjalne systemu Corma i Sara. 4) betoniarki, 5) prasy do cegieł, dachówek, bloków betonowych itp., 6) artykuły kuchenne itp.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

Emiljan Bürgel.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ KOLEI ZA UBYTEK TOWARU Z WAGONÓW NIEKRYTYCH.

Izba Przemysłowo-Handlowa Poznańska wydała komunikat o powodach, dla których szkody, powstałe z ubytku towaru, przewiezionego w wagonie niekrytym, często nie są wynagradzane ze strony Zarządu kolejowego, następującej treści:

„Izba Przemysłowo-Handlowa w Poznaniu zawiadamia, że według wyjaśnienia Ministerstwa Komunikacji w myśl § 27 R. P. T. Kolej żelazna odpowiada za szkody, powstałe wskutek częściowego zaginięcia od chwili przyjęcia przesyłki do przewozu aż do jej wydania. Przy ocenie na stacji przeznaczenia, czy nastąpiło rzeczywiście zaginięcie oraz szkoda, kolej musi brać pod uwagę nietylko wagę przesyłki. która może z natury rzeczy wykazywać pewne odchylenia ze względu na fakt, że wagi wagonowe w związku z wpływami atmosferycznemi (wiatr) i sposobem ważenia wykazują nieraz znaczne dyferencje. ale także należy zbadać stan przesyłki, czy uległ on zmianie. czy nie.

Przesyłki węgla są skrapiane przez nadawców mlekiem wapiennem w tym celu, aby można łatwo i niewątpliwie stwierdzić, czy w czasie przewozu ładunek naruszono, czy nie. Ministerstwo Komunikacji nie podziela zapatrywania reklamantów, aby można nadebrać część ładunku bez naruszenia pokropienia, a więc bez pozostawienia śladów nadebrania. Jest rzeczą odbiorców przy ustalaniu zaginięcia części przesyłki zgodnie z § 13 R. P. T. zbadać dokładnie stan pokropienia powierzchni ładunku i żądać zaznaczenia tego w protokole.

Zdaniem Ministerstwa, przyczyną odmownych załatwień roszczeń za ubytki węgla, za które kolej odpowiada, jest w głównej mierze brak należytej interwencji ze strony odbiorców przy sporządzaniu protokółów przez stacje odbiorcze i nieinteresowanie się treścią tego, co w protokóle ustalono.

O ile chodzi o niebezpieczeństwo szkody w związku z przewozem towarów w wagonach niekrytych (§ 28 R. P. T.), to do takiego ryzyka należy niewątpliwie i kradzież, która przy tym sposobie przewozu

jest bardzo ułatwioną, a kolej, pomimo największej staranności, nie jest w stanie jej zapobiec.

Taką wykładnię przepisów R. P. T. — wedle informacji Ministerstwa — stosują również i koleje zagraniczne (niemieckie, austrjackie, czeskie), oraz komentatorowie międzynarodowego prawa przewozowego".

Pouczenie to jest słuszne i zasługuje na ścisłe zastosowanie się do jego wskazówek ze strony interesentów. Natomiast kwestja ograniczenia odpowiedzialności kolei za ubytek na wadze przy przesyłkach węgla nie jest w tym komunikacie dokładnie określoną. Ostatnie dwa ustępy komunikatu podają jako informację Ministerstwa Komunikacji jedynie tylko wskazówkę na postanowienie § 28 Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych Kolejami Żelaznemi (R. P. T.), według którego kolej żelazna nie odpowiada za szkody, wynikające z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem towarów w wagonach niekrytych. Nawiązując do tego postanowienia regulaminowego, stwierdza Ministerstwo Komunikacji, że do tego niebezpieczeństwa należy niewątpliwie i kradzież, która przy przewozie w wagonach niekrytych jest bardzo ułatwioną, a kolej pomimo największej staranności nie jest w możności jej zapobiec. Taką wykładnię przepisów R. P. T. wedle informacji rzekomo Ministerstwa, jak podaje Izba Poznańska, stosują również i koleje zagraniczne (niemieckie, austrjackie i czeskosłowackie), oraz komentatorowie międzynarodowego prawa przewozowego. Gdyby tak było, wówczas odbiorca towaru, załadowanego w wagonie niekrytym, nie mógłby nigdy uzyskać odszkodowania za ubytek przy przesyłce, bez względu na rozmiary szkody, nawet gdyby cała zawartość wagonu była po drodze rozkradziona. Tak źle oczywiście nie jest i ani Ministerstwo Komunikacji, ani też inne zagraniczne zarządy kolejowe, a tem mniej komentatorowie międzynarodowego prawa przewozowego nie stosują bynajmniej takiej wykładni ograniczenia odpowiedzialności kolei żelaznej za całość powierzonej jej do przewozu przesyłki. Oczywiście nie może być mowy o stosowaniu wewnętrznego Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych polskich kolei żelaznych ze strony zarządów kolei zagranicznych. Regulaminy kolei niemieckich, austrjackich i czechosłowackich zawierają również analogiczne postanowienia, że kolej nie odpowiada za szkody, powstałe z przewozu towarów w wagonach niekrytych, z dodatkiem jednak, iż wpadający w oczy ubytek (auffallender Gewichtsabgang) lub brak całych kawałków nie może być uważany za szkodę, wynikającą z niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem towarów w wagonach niekrytych. W regulaminie polskich kolei brak jest tego określenia, wynikającego z obowiązku kolei należytego nadzorowania powierzonych jej towarów i dbałości, do jakiej obowiązaną jest jako staranny przewoźnik. Niemniej uczy doświadczenie, że Zarząd P. K. P. poczuwa się w pełni do tego obowiązku i od odpowiedzialności się bynajmniej nie uchyla, skoro tylko zarzut niewypełnienia przez kolej tego jej obowiązku słusznie może być podniesiony.

Prócz ograniczenia odpowiedzialności kolei za ubytki, powstające z przewozu towarów w wagonach niekrytych postanawia § 31

R. P. T. ograniczenie jej odpowiedzialności za ubytek naturalny towarów, które z powodu swych przyrodzonych właściwości tracą na wadze podczas transportu, ustanawiając odpowiedzialność kolei przy towarach płynnych i nadanych w stanie wilgotnym, jak np. najczęściej węgiel, jedynie tylko za ubytek na wadze ponad 2% wagi przesyłki, zaś przy towarach suchych ponad 1%.

Omawiane postanowienia regulaminowe stosuje Zarząd P. K. P. podobnie jak i zarządy wymienionych w komunikacie kolei zagranicznych na podstawie wykładni tych przepisów ze strony komentatorów międzynarodowego prawa przewozowego zawsze w sposób następujący:

Jeśli szkoda jest następstwem oczywistego niedbalstwa lub kradzieży, jakich się dopuścili pracownicy kolejowi, kolej odpowiada za pełną szkodę, bez względu na wielkość stwierdzonego braku i nie potrąca w tym wypadku nic na naturalny ubytek w myśl § 31 R. P. T.

Jeśli dochodzenie nie wykazuje winy kolei z powodu niedbalstwa lub kradzieży ze strony pracowników kolejowych, przyjmuje się za uzasadnione domniemanie, że szkoda wynikła z powodu szczególnego niebezpieczeństwa, połączonego z przewozem towarów w wagonach niekrytych i Zarząd kolei odmawia odszkodowania z powołaniem się na brzmienie § 28 R. P. T., o ile ubytek nie przekracza 3% wagi całego ładunku.

Jeśli ubytek przekracza 3% wagi ładunku, uważa się, że brak jest następstwem nienależytego dozoru ze strony kolei i zaniedbania dbałości, do jakiej kolej jest obowiązaną, wobec czego nie może się powoływać na ograniczenie odpowiedzialności z § 28 R. P. T. Przy wymierzaniu jednak odszkodowania kolej ma prawo na podstawie § 31 R. P. T. potrącić z ubytku 1% względnie 2% wagi całego ładunku jako ubytek naturalny, zależnie od tego, czy towar był nadany w stanie suchym, czy też płynnym lub wilgotnym. Jeśli posiada dowód że towar był nadany w stanie płynnym lub wilgotnym, potrąca 2%, jeśli to się nie da ustalić, potrącać może tylko 1%.

Odpowiedzialność kolei może być też uchyloną również przy ubytkach przewyższających 3%, w wypadkach, gdy nadzwyczajne warunki ruchu uzasadniają istnienie wzmożonego niebezpieczeństwa kradzieży przez osoby, nie należące do personelu kolejowego. Wypadki takie mogą mieć miejsce, gdy przesyłka w wagonie niekrytym przez dłuższy czas musiała pozostawać poza obrębem stacji, przez co nadzór nad nią był wielce utrudniony lub niemożliwy, np. wskutek zawiei śnieżnej, wskutek napływu niezwykle wielkiej ilości przesyłek na targi, wystawy itp.

TARYFY ZWIĄZKOWE Z RUMUNJĄ.

Wobec wydania z dniem 1 czerwca br. nowej taryfy towarowej zewnętrznej w Rumunji tracą równocześnie podstawę taryfy związkowe bezpośrednich komunikacyj zagranicznych z Rumunją, które opierały się na poprzedniej taryfie rumuńskiej. Ponieważ ułożenie nowych związkowych taryf wymaga kilkumiesięcznej pracy, ustałaby możność bezpośredniej odprawy przesyłek w komunikacji z Rumunją, a zarazem korzystania z licz-

nych ulg taryfowych, przyznawanych zarówno ze strony kolei polskich jak i rumuńskich na przewóz różnych towarów. Celem częściowego zapobieżenia utarcie tych udogodnień przez eksport polski i tranzyt przez Polskę uzyskało PKP w drodze wyjątku przedłużenie mocy obowiązującej polsko-rumuńskiej taryfy dla komunikacji z portami w Gdyni i Gdańsku do końca czerwca br. Ponieważ inne zeszyty taryfy polsko-rumuńskiej tracą moc obowiązującą z końcem maja br. PKP stosować będzie na swych przebiegach w komunikacji z Rumunją stawki opłat przewozowych, zawarte w polsko-rumuńskiej taryfie do punktów granicznych polsko-rumuńskich. Od punktów granicznych będzie stosowaną nowa taryfa wewnętrzna rumuńska, której stawki są naogół tańsze, aniżeli poprzedniej.

Taryfy polsko-bułgarska, polsko-lewantyńska i rumuńsko-polsko-amerykańska pozostają narazie w mocy.

KOMUNIKATY I INFORMACJE

W SPRAWIE WIERZYTELNOŚCI ROLNICZYCH.

Na mocy ustawy z dnia 24 marca 1933 r. o ułatwieniach dla instytucyj kredytowych, przyznających dłużnikom ulgi w zakresie wierzytelności rolniczych, została prze zMinisterstwo Skarbu założona instytucja kredytowa pod nazwą „Bank Akceptacyjny", której zadaniem jest udzielanie kredytów akceptacyjnych. W związku z tem prosi Izba Przemysłowo-Handlowa przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe na Pomorzu, które posiadają wierzytelności rolnicze i pragnęłyby nawiązać współpracę z Bankiem Akceptacyjnym, o zgłoszenie pisemne do Izby sumy wierzytelności rolniczych podług obecnego stanu, z podziałem sumy tej na trzy:

a) wierzytelności płynnych,
b) wierzytelności poczytywanych przez wierzyciela za stracone,
c) pozostałych.

Zgłaszać należy obecnie tylko łączne sumy, bez specyfikacji.

Zaznacza się, że wszelkie okoliczności, związane z udzielaniem pomocy przewidzianej wymienioną na wstępie ustawą, określi Minister Skarbu. —

SKŁADY WOLNOCŁOWE NA GÓRNYM ŚLĄSKU.

Firma „Mundus" Katowicki Dom Składowy i Spedycyjny Sp. Akc. w Katowicach prosi nas o poinformowanie sfer przemysłowych i handlowych naszego okręgu, iż posiada jedyne na terenie Górnego Śląska koncesjonowane przez Rząd składy wolnocłowe, w których do 3-ch bez opłaty celnej, wolno magazynować towary zagraniczne.

Magazyny powyższej firmy mieszczą się w 3-piętrowym gmachu i pomieścić mogą po 50 wagonów wszelkich towarów na każdem piętrze i w piwnicach. Piwnice przeznaczone są specjalnie do składowania win i spirytualij. Oprócz tego posiada firma duże baraki drewniane i specjalne składy blaszane na zboże.

Wobec posiadania własnej bocznicy kolejowej o 2 torach omawiana firma jest w stanie wyładowywać nadchodzące ładunki wago-

nowe wprost do magazynu, przez co zaoszczędza odbiorcy zbytecznych kosztów zwózki.

Firma „Mundus“ załatwia wszelkie formalności, wchodzące w zakres transportowania, spedycji, clenia, asekuracji, inkasa, winkulacji itp. W Gdańsku i w Gdyni współpracuje z firmą Warszawskie Tow. Transportowe Sp. z o. o.

Adres firmy: Katowice, Gliwicka 24.

PODATKI PŁATNE W CZERWCU.

Ministerstwo Skarbu przypomina płatnikom podatków bezpośrednich, że w miesiącu czerwcu 1933 roku płatne są następujące podatki:

1) do dnia 15 czerwca zaliczka miesięczna na podatek przemysłowy od obrotu za rok 1933, w wysokości podatku przypadającego od obrotu osiągniętego w miesiącu maju br. przez przedsiębiorstwa handlowe I i II kategorji i przemysłowe 1—4 kategorji prowadzące prawidłowe księgi handlowe oraz przez przedsiębiorstwa sprawozdawcze.

2) podatek dochodowy od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę wraz z dodatkiem kryzysowym — w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia podatku;

3) do 15 czerwca — zaliczka miesięczna na poczet nadzwyczajnego podatku od dochodu, osiągniętego przez notarjuszy (rejentów), pisarzy hipotecznych i komorników w miesiącu maju br.;

4) podatek od energji elektrycznej pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w czasie od 16 do 31 maja br. i do 20 czerwca br. — tenże podatek pobrany przez sprzedawcę energji elektrycznej w ciągu pierwszych 15 dni czerwca roku bież.

Nadto płatne są zaległości odroczone i rozłożone na raty z terminem płatności w czerwcu roku bież. tudzież podatki, na które płatnicy otrzymali nakazy płatnicze również z terminem płatności w tym miesiącu.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

NUMER 2 12. VI. 1933

PRZYWÓZ ŚLEDZI ŚWIEŻYCH PRZEZ GDYNIĘ.

W październiku r. b., a więc już za kilka miesięcy wejdzie w życie nowa ustawa celna. Dla przemysłu rybnego wewnątrz kraju szczególnie ważną jest sprawa śledzi świeżych w lodzie (t. zw. grüne Heringe). Cło lądowe będzie trzykrotnie wyższe od cła przez porty morskie. Należy więc uświadomić sobie, że w interesie rozwoju przem. rybn. trzeba popierać przywóz tych śledzi przez Gdynię. Hala i Chłodnia Rybna w Gdyni ma za sobą już dwuletnie doświadczenie w imporcie norweskich śledzi w okresie styczeń, luty, marzec. Rok bieżący dał nam mimo kryzysu zwiększenie przywozu przez Gdynię, z ośmiu statków w roku 1932 na dwanaście statków w 1933 r. Przedstawiciel grupy eksporterów z Norwegji oglądając Halę i Chłodnię Rybną podkreślił z uznaniem, że urządzenia techniczne są nowoczesne i umożliwiają szybki i dogodny przeładunek śledzi ze statków do wagonów kolejowych. Początek jest zrobiony. **dalszem usiłowaniem będzie zakupywać śledzie na miejscu połowów w Norwegji i przewozić je na polskich statkach do kraju.**

Dla odbiorców śledzi w kraju nie mniej ważną rzeczą bedzie teraz sprawadzanie przez Gdynię śledzi świeżych w lodzie z połowów angielskich, niemieckich, francuskich, które to śledzie otrzymuje przemysł krajowy za pośrednictwem kupców niemieckich z Hamburga tranzytem przez Niemcy. Śledzie te przewozi się w czasie październik, listopad i grudzień każdego roku. Nie trzeba dodawać, że gdyby próby skierowania obecnie przez Gdynię tych śledzi dały wynik zadawalniający, to skorzystać tu może przedewszystkiem krajowy przemysł rybny.

Roczne przywozy norweskich i angielskich śledzi tak świeżych w lodzie jak mrożonych wynoszą około dziesięć miljonów kg o wartości czterech miljonów złotych (rok 1931). Przywóz śledzi zamrożonych prawie całkowicie kieruje się przez Gdynię.

Gdynia posiadając w porcie rybackim nowoczesną Halę i Chłodnię Rybną staje się nadzwyczaj dogodnem miejscem do osiedlenia się przemysłu konserw rybnych. Istniejące tu wytwórnie konserw rybnych pracują doskonale, wolne tereny dla przemysłu rybnego są prawie całkowicie zajęte. Budowa fabryk konserw przez kapitał krajowy i zagraniczny rozpocznie się w najbliższym czasie. Nie dziwnego, bo tak jak i zagranica tak i u nas przyjdzie się do przekonania, że najlepiej prosperować mogą fabryki konserw w porcie rybackim, mając zawsze ryby poddostatkiem i możność przechowania nadmiaru ryb w Chłodni Rybnej.

Najwyższy więc czas, aby krajowe fabryki konserw rybnych zapoznały się z urządzeniami w porcie rybackim w Gdyni. A sposobność ku temu teraz się nadarza z okazji „Święta Morza" w dniu 28 czerwca br. (dzięki zniżkom kolejowym) Dlatego to wszystkich zainteresowanych prosimy do Gdyni, dla zwiedzenia tutejszego portu rybackiego wraz z jego urządzeniami.

Bronisław Sotkowski
Kierownik Hali i Chłodni Rybnej.

Nowa taryfa celna dla ryb i przetworów rybnych wejdzie w życie 11 października 1933 r. (Dz U. 85 dn. 10. 10. 32 r. poz. 732). W stosunku do ryb morskich (śledzie w lodzie, śledzie solone, dorsze itp.) oznacza to podniesienie stawek celem ochrony własnych połowów i poparcia importu ryb morskich przez porty polskie.

Dział II. grupa 11.

Pozycja	treść	cło od 100 kg. w złotych I.	II.
115	Ryby żywe przewożone w wodzie		
	1.) karpie	75,—	60,—
	2.) szczupaki	75,—	60,—
	3.) inne ryby	75,—	60,—

	Uwaga 1. wagą wymiarową jest ładowność wagonu-auta.		
	Uwaga 2. wagą wymiarową ryb w beczkach jest waga brutto.		
116	Ryby, żywe, świeże, nieżywe, (mrożone, śnięte):		
	1.) łosoś, białorybica, pstrągi, jesiotry sterlety, bieługi siewrugi, węgorze, sieje	500,—	400,—
	2.) flądry i inne płastugi	25,—	20.—
	3.) śledzie i szproty	6,—	5,—
	Uwaga: śledzie i szproty przez porty polskie	2.—	2,—
	4.) dorszowate i inne	19,—	15,—
	5.) karpie, karasie i liny	140.—	110,—
	6.) szczupaki, sandacze	165,—	130.—
	7.) leszcze	140,—	110,—
	8.) inne ryby słodkowodne	165,—	130,—
	Uwaga ad 115 i 116: ryby świeże przywożone z połowów na rybackich statkach, łodziach i kautrach, przyposanych do polskiego obszaru celnego	bez cła	bez cła
	Uwaga 2. ryby na obcych statkach płacą cło od wagi netto		
117	śledzie, sardele, szproty: wszystko solone:		
	1.) śledzie przywożone w beczkach — od 1/1	38.—	30,—
	śledzie przywożone w półbeczkach — od ½	19.—	15,—
	Uwaga: śledzie solone sprawdzane przez porty polskiego obszaru celnego płacą: od 1/1	24,—	24,—
	od ½	12,—	12.—
	2.) śledzie w innem opakowaniu, szproty — sardele, brutto	24,—	19,—
	Uwaga: przez porty polskiego obszaru celnego	15,—	15,—
118	Ryby solone oprócz osobno wymienionych:		
	1.) łososie, białorybica, pstrągi, jesiotry, sterlety, bieługi, siewrugi, węgorze, sieje,	380.—	300.—
	2.) inne	65.—	50.—
	Uwaga ad 117 i 118: z połowów na polskich statkach		bez cła
119	Ikra z ryb mleczko — wszystko nieprzerobione	81,—	65.—
	Uwaga: ikra hodowlana, zarybek, za pozwoleniem Min. Skarbu		bez cła
120	Ostrygi, langusty, raki, homary, krewetki, sardele, ślimaki i inne skorupiaki, udka żabie: wszystko świeże:		
	1.) homary, langusty	1.250.—	1.000.—
	2.) inne	630.—	500.—
Pozycja: Dział V. grupa 23.			
254	Ryby wędzone, suszone:		
	1.) łosoś, białorybica sieje, węgorze	750.—	60.—
	2.) sztokfisze, klepfisze	65.—	50.—
	3.) inne ryby	125.—	100.—
	śledzie, szproty wędzone	65.—	50.—
	Uwaga: sprowadzane przez fabryki do przerobu śledzie i szproty wędzone, za zezwoleniem M. Skarbu	19.—	15.—
256	Konserwy rybne:		
	1.) śledzie, szproty — solone, wędzone w opakow. hermetycz.	150.—	120.—
	2.) śledzie, szproty, minogi-opiekane w opakowaniu wszelkiem	150,—	120.—
	3.) śledzie szproty inaczej przyrządzone z dodaniem korzeni, przypraw w opakowaniu:		
	a) powyżej 500 gramów	310.—	250.—
	b) 500 gramów i mniej z bezpośredniem opakow.	440.	350.—
	4.) sardynki, makrele tuńczyk, łosoś, sardele, skumbrja, wszelkie inne ryby marynowane w occie, oliwie, sosach, faszerowane lub inaczej przyrządzane, we wszelkiem opakowaniu	1.000.—	800.—
257	kawior:		
	1.) czarny, szary:		
	a) ziarnisty	6.250,—	5.000.—
	b) prasowany	3.750.—	3.000.—
	2.) inny	1.250.—	1.000.—

258 Langusty, homary, krewetki ,raki, jadalne ślimaki i inne skorupiaki. ostrygi, wszystko różnie przyrządzone:
1.) langusty, homary . . . . 2.500,— 2.000,—
2) inne . . . . 1.250,— 1.000,—

Połowy morskie w maju 1933 r. Podług danych Morsk. Urzędu Rybackiego wyniosły ogółem 184.740 kg. ryb o wartości 101.237 zł. Z ilości tej wywieziono do Gdańska (przeważnie z Helu) 69,750 kg. — sprzedano na rynku miejscowym 96,780 kg., wędzarniom miejscowym 18,210 kg. Jeżeli chodzi o podział na poszczególne gatunki ryb: flondry 88,770 kg., dorsze 27,690 kg., szproty 18,600 kg. kwapy 11,750 kg., łososie 8.090 kg. mielnice 1.230 kg., śledzie 3.870 kg. węgorze 1.720 kg.. płocie 10.520 kg., szczupaki 8.030 kg., okonie 4.940 kg. Co do podziału terytorjalnego to najwięcej ryb dostarcza półwysep helski (do W. Wsi włącznie) gdyż 84.000 kg., Gdynia 33.990 kg., rybacy od Gdyni do Pucka 17.810 kg., rybacy od Wielkiej Wsi do granicy niemieckiej 11.370 kg.. połowy na pełnym Bałtyku koło Boruholmu (Danja) 37.370 kg.

Połowy w pierwszym tygodniu czerwca (dane M. U. R.) Dały wynik nikły wobec silnych wiatrów uniemożliwiających połowy. Ogółem złowiono do dnia 6. VI. do dnia 10. VI. br.: 11.200 kg. flonder. 1.800 kg. dorszy. 1.700 kg. kwapów. 1.000 kg. śledzi, 1.000 kg. szczupaków i płoci.

Na „Święto Morza" w Gdyni od 28. VI. do 2. VII. br. Propagandę spożycia ryb morskich przygotowują, podobnie jak zeszłego roku, firmy handlu i przem. rybnego. Sprzedaż ryb wędzonych przygotowują wędzarnie gdyńskie: „Bałtyk Ryb" 6 pieców — telefon 1685, Budzisz A. 8 pieców — tel. 1698. Konkol 15 pieców — telef. 1576. Sprzedaż konserw rybnych: Wytwórnie konserw: „Temporyb" — tel. 1574, Bałtyk Ryb, Ocean. Stoiska tych firm będą się grupowały dookoła Hali i Chłodni Rybnej w porcie rybackim.

Komisarjat Rządu m. Gdyni po przeniesieniu rynku targowego zajmie się zapewne unormowaniem sprzedaży świeżych ryb morskich. Obecny stan jest dla propagandy spożycia ryb morskich nawet szkodliwym. Ryby sprzedaje się w skrzynkach ułożonych na ziemi bez żadnej osłony przed słońcem. Byłoby wskazanem zrobienie wspólnego, dużego, stoiska z nakryciem i stołami. Jest rzeczą zrozumiała, że drobni sprzedawcy i rybaczki nie zdobędą się na koszt takiego stoiska. Sprawa jest naglącą: Gdynia mając codziennie świeże ryby i Chłodnię Rybną nie może zakupić kilkuset kilo ryb morskich. Codziennie rybaczki gdyńskie są zmuszone wyjeżdżać samochodem do Gdańska. gdzie mają zawsze pewność spieniężenia złowionych ryb. Od dnia 30 maja br. do 10 czerwca wywieziono w ten sposób z Gdyni 3.200 kg. flonder i 2.950 kg. kwapów. Przeciętnie dziennie 600 kg. ryb wywozi się do Gdańska.

Całkowite połowy płoci z Zatoki Puckiej zakupuje Spółdzielnia Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w Gdyni. W latach ubiegłych większość zakupywał Gdańsk wysyłając te ryby do Polski. Obecnie dzięki istnieniu Hali i Chłodni Rybnej w Gdyni płocie dowiezione kutrami opakowuje się lodem i po kilku godzinach od chwili dostarczenia ryb przez rybaków płocie w skrzyniach znajdują się na kolei z przeznaczeniem dla odbiorców wewnątrz kraju.

Wycieczki morskie kutrami rybackiemi w Gdyni dają najwięcej emocji wycieczkom przybywającym do Gdyni. a rybakom dają zarobek w czasie gdy połowy letnie są bardzo małe. Wyjeżdżają tylko większe kutry zaopatrzone w pasy ratunkowe i ławki.

Badania hydrograficzne płd. części (Mittelbank) „Ławicy Środkowej" oddalonej około 90 mil od Helu dokonano ze statku szkolnego „Dar Pomorza" w pierwszych dniach czerwca. Badania przeprowadzali p. Demel Stacja Morska w Helu oraz p. Przysiecki (P. I. M. w Gdyni). Teren badania obejmował przestrzeń o długości 40 mil i szerokości 20 mil. Dokonano pomiarów głębokości (sondą elektryczną), pomiarów temperatury wody, zasolenia, charakteru dna itp. Dla naszych rybaków szczególnie ważne są pomiary głębokościowe i charakteru dna, gdyż teren ten w miejscach niekamienistych nadaje się do połowu. Pracowników naukowych wysadził „Dar Pomorza" w Nexö, dokąd wyruszył z Gdyni statek badawczy Morskiego Instytutu Rybackiego „Ewa" w dniu 6. VI. br.